Catalogue of Federal, Provincial and Territorial Taxes on Energy Consumption and Transportation in Canada

May 2001

Department of Finance Canada
Ministère des Finances Canada

Canada

Catalogue of Federal, Provincial and Territorial Taxes on Energy Consumption and Transportation in Canada

May 2001

Disclaimer

The document is intended as a general source of information on energy and transportation taxes imposed in Canada at the federal and provincial/territorial level. For specific information on the application of these levies in particular circumstances or to specific transactions, the reader should consult the relevant legislative provisions.

For additional copies of
this document please contact:

Distribution Centre
Department of Finance Canada
Room P-135, West Tower
300 Laurier Avenue West
Ottawa, Ontario K1A 0G5

Telephone: (613) 995-2855
Facsimile: (613) 996-0518

Also available on the Internet at
http://www.fin.gc.ca/

Cat. No.: F2-162/2001E
ISBN 0-662-30569-8

Cette publication est également disponible en français.

TABLE OF CONTENTS

INTRODUCTION 5

PART 1: STRUCTURE AND LEVEL OF EXISTING FEDERAL, PROVINCIAL AND TERRITORIAL TAXES ON ENERGY CONSUMPTION 6

1. Fuel Taxes 6

1.1 Federal Excise Taxes 6
1.2 Provincial and Territorial Product Taxes 8
1.2.1 Ontario 9
1.2.2 Quebec 10
1.2.3 British Columbia 12
1.2.4 Alberta 14
1.2.5 Saskatchewan 15
1.2.6 Manitoba 16
1.2.7 New Brunswick 17
1.2.8 Nova Scotia 18
1.2.9 Prince Edward Island 18
1.2.10 Newfoundland 19
1.2.11 Northwest Territories 20
1.2.12 Nunavut 20
1.2.13 Yukon Territory 20

2. Sales Taxes 21

2.1 Federal Sales Tax (GST/HST) 21
2.2 Provincial Sales Taxes 23
2.2.1 Ontario 23
2.2.2 Quebec 24
2.2.3 British Columbia 25
2.2.4 Alberta, Yukon Territory, Northwest Territories and Nunavut 25
2.2.5 Saskatchewan 26
2.2.6 Manitoba 26
2.2.7 Prince Edward Island 26
2.2.8 New Brunswick, Nova Scotia and Newfoundland 27

3. Other Taxes 27

3.1 Heavy Automobiles 27
3.2 Automobile Air Conditioners 28

PART 2: STRUCTURE AND LEVEL OF EXISTING FEDERAL, PROVINCIAL AND TERRITORIAL TAXES ON TRANSPORTATION 29

1. Corporate Income Taxes 29

1.1 Tax Rates 29
1.1.1 General Rate 29
1.1.2 Lower Tax Rates for Small Businesses 30
1.2 Investment Tax Credits 30
1.3 Adjustments in Determining Taxable Income 31
1.3.1 Losses of Other Years 31
1.3.2 Capital Cost Allowance 32
1.3.3 Additional or Accelerated Capital Cost Allowance 34
1.3.4 Railway Assets 34
1.3.5 Canadian-Built Vessels 35
1.3.6 Statistics on Transportation Assets 35

2. Non-Income Taxes 36

2.1 Taxes and Levies Based Upon Payroll 36
2.1.1 Federal 36
2.1.2 Provincial and Territorial 36
2.2 Capital Taxes 36
2.2.1 Federal 37
2.2.2 Provincial 37

3. Other Specific Tax Provisions 37

3.1 Specified Leasing Property Rules 37
3.2 Aviation Fuel Excise Tax Rebate 38
3.3 Exemption From Branch Tax 38
3.4 Exemption From Non-Resident Withholding 38
3.5 Income Tax Exemption on Income Earned by Non-Residents 39
3.6 Reserve for Quadrennial Surveys 39
3.7 Income Earned in a Province or Territory 39

ANNEX 41

INTRODUCTION

This paper fulfills one of the commitments made in a document called *Sustainable Development Strategy*, which was released in December 1997 by the Department of Finance – that is, to develop a catalogue of available information on the structure and level of existing federal, provincial and territorial taxes on energy consumption and transportation in Canada. The first part of the catalogue gives an overview of federal, provincial and territorial taxes on fuel. This part also describes federal and provincial sales taxes and refers to related taxes such as those imposed on heavy automobiles and automobile air conditioners. The second part of the catalogue provides an overview of federal, provincial and territorial direct taxes on transportation in Canada.

This catalogue, together with two previously released reports describing the tax treatment of virgin versus recycled materials[1] and renewable versus non-renewable resources,[2] will help to build the knowledge base on the structure of taxation in areas pertinent to environmental concerns.

---

[1] Natural Resources Canada, Department of Finance Canada and Industry Canada, *Federal Income Tax Treatment of Virgin and Recycled Materials* (December 1996).

[2] Natural Resources Canada and Department of Finance Canada, *The Level Playing Field: The Tax Treatment of Competing Energy Investments* (September 1996).

PART 1

STRUCTURE AND LEVEL OF EXISTING FEDERAL, PROVINCIAL AND TERRITORIAL TAXES ON ENERGY CONSUMPTION

1. Fuel Taxes

1.1 Federal Excise Taxes

Products Subject to Tax

The Excise Tax Act imposes taxes on leaded, unleaded and aviation gasoline, and diesel and aviation fuels.

The definition of gasoline includes gasoline type fuels for use in internal combustion engines other than aircraft engines. The definition of diesel fuel includes any fuel oil that is suitable for use in internal combustion engines of the compression-ignition type, other than any such fuel oil that is intended for use and is actually used as heating oil.

These taxes are payable by the manufacturer or producer at the time the goods are delivered to a purchaser or at the time of delivery of the gasoline or diesel fuel to a retail outlet by the producer or manufacturer. Excise taxes on fuel imports are payable by the importer at the time of importation, and exports are exempted.

Where a manufacturer or producer retains for its own use fuels it has manufactured or produced in Canada, the fuels are deemed to have been delivered to the purchaser at the time they are retained, and the sale price for the goods is deemed to be equal to the price that would have been reasonable in the circumstances if the goods had been sold on that date to a person with whom the manufacturer or producer was dealing at arm's length.

The excise tax on gasoline has been amended many times since it was implemented in 1975. The diesel fuel tax was introduced in 1985. The history of these taxes is described below.

Increases in Excise Tax Rates for Fuels

Excise Tax on Gasoline

The excise tax on gasoline was first announced in the 1975 federal budget. It was initially imposed at a rate of 10¢/gal., but was subsequently reduced to 7¢/gal.

In 1978 the 7¢/gal. tax on gasoline was extended to aviation gasoline.

On January 1, 1979, the 7¢/gal. rate was converted to the equivalent metric rate of 1.5¢/L.

The tax remained at that rate until September 3, 1985, when it was increased by 2¢ to 3.5¢/L.

In 1987 the rate was increased in two stages by a total of 2¢/L to the new rate of 5.5¢/L.

These increases were followed by an additional 1¢/L increase in 1988.

In the 1989 budget an announcement was made that leaded and unleaded gasoline would be taxed at different rates. The rate on unleaded gasoline was increased by 1¢/L to 7.5¢/L, while the rate on leaded gasoline was increased by 2¢/L to 8.5¢/L.

These rates were both increased by an additional 1¢/L in the 1990 budget.

In the 1995 budget the tax was increased by a further 1.5¢/L to the current rates of 10¢/L for unleaded gasoline and aviation gasoline and 11¢/L for leaded gasoline and aviation gasoline.

Excise Tax on Diesel Fuel

The excise tax on diesel fuel was announced in the 1985 budget. It was imposed at the rate of 2¢/L on diesel fuel and aviation fuel.

In 1987 the rate was increased in two stages by a total of 2¢/L to the new rate of 4¢/L.

The excise tax on diesel fuel has not increased since then.

Current Rates:

10¢/L	Unleaded gasoline and unleaded aviation gasoline
11¢/L	Leaded gasoline and leaded aviation gasoline
4¢/L	Diesel fuel and aviation fuel (other than aviation gasoline)

Exemptions and Rebates

Gasohol Exemption

Where gasoline or aviation gasoline has been blended with alcohol to produce a gasoline-alcohol fuel or an aviation gasoline-alcohol fuel, containing not less than 1.35 per cent alcohol by volume, the excise tax imposed on the gasoline or aviation gasoline is not payable on the portion of the blend that is equal to the percentage by volume of alcohol in the fuel. This exemption applies to ethanol and methanol (alcohols) produced from biomass or renewable feedstock, but does not apply to ethanol or methanol produced from petroleum, natural gas or coal.

Rebate to Certain Users

A rebate of 1.5¢/L of the excise tax imposed on gasoline is payable to a registered charity, Canadian amateur athletic association, or person who has been certified by a medical practitioner as suffering from a permanent impairment to locomotion to such an extent that the use of public transportation by that person would be hazardous. Application must be made within two years of the purchase.

Other Exemptions

Diesel fuel for use in the generation of electricity is exempt except where the electricity so generated is used primarily in the operation of a vehicle.

Aviation gasoline and aviation fuel for use in international flights are exempt.

Fuels for use in vehicles of foreign governments, international organizations and foreign armies are exempted in certain circumstances.

In the October 18, 2000, *Economic Statement and Budget Update*, the federal government announced, at a cost of $1.3 billion, a one-time relief of $125 per individual or $250 per family to assist low- and modest-income Canadians in dealing with their home heating expenses.

Diversions

Where a fuel is acquired exempt from tax for a particular use, or a rebate or refund is paid in respect of a fuel, and the fuel is diverted to a use for which an exemption, rebate or refund would not have been provided, the person diverting the fuel is required to repay the amount of the exemption, rebate or refund obtained.

1.2 Provincial and Territorial Product Taxes

In addition to these federal taxes, provinces and territories apply direct taxes on fuels, imposed directly on the consumer of fuel. The producer of fuel or the intermediate vendor collects the tax from the end-users. Imports of fuel into a province or territory are subject to tax. Taxes on imported fuel are generally payable by the importer at the time of the supply of the fuel. Exports from the province or territory are exempted from provincial/territorial tax.

The International Fuel Tax Agreement

The International Fuel Tax Agreement (IFTA) is an agreement among American states and Canadian provinces governing the uniform collection and distribution of fuel taxes paid by interjurisdictional motor carriers. All Canadian provinces participate in IFTA, but the territories do not.

The major benefit of being licensed under IFTA is that membership allows the carrier to significantly reduce the paperwork and compliance burden for fuel tax reporting. A carrier that is licensed under IFTA submits only one quarterly fuel tax return to its Administration covering the distance travelled in all IFTA jurisdictions, rather than preparing separate fuel tax reports for each jurisdiction. The Administration then refunds or collects the net fuel tax for all member jurisdictions.

1.2.1 Ontario

Products Subject to Tax

The Gasoline Tax Act imposes tax on gasoline used to generate power by means of internal combustion, on aviation fuel and on propane used in a motor vehicle. In addition, the Fuel Tax Act imposes tax on any other clear fuel used to generate power in a motor vehicle.

Rates:

14.7¢/L	Unleaded gasoline
17.7¢/L	Leaded gasoline
14.3¢/L	Clear fuel, except when received or used for railway equipment operated on rails in connection with a public transportation system
4.5¢/L	Fuel for railway equipment operated on rails in connection with a public transportation system
4.3¢/L	Propane for use in motor vehicles
2.7¢/L	Aviation fuel

Refunds, Exemptions and Rebates

The Fuel Tax Act provides exemptions for the following products or class of persons:

Products:

- gasoline, aviation fuel or propane on which the tax imposed by the Gasoline Tax Act has been paid;
- any product that is a solvent, naphtha or thinner and that is obtained from a petroleum origin or from the destructive distillation of coal, wood or wood products or that is produced by fermentation or by synthetic chemical reaction, except when it is blended, compounded or combined with any fuel taxable under the Act;
- any product which is composed wholly of the previous products, unless placed in a licensed motor vehicle;
- bunker fuel;
- ethyl alcohol, methyl alcohol, natural gas, manufactured gas or any product commonly known as liquefied petroleum gas used for the purpose of generating power by internal combustion;
- coloured fuel when used for other than the operation of a motor vehicle licensed under the Highway Traffic Act or operated for the pleasure and recreation of its owner;
- clear fuel delivered into the tanks of a motor vessel operating under the Canada Shipping Act (Canada); and
- clear fuel for use in service vehicles, aircraft or vessels of a visiting force.

Persons:

- diplomats or consulars and their families; and
- Indians, as defined in the Indian Act (Canada).

The Gasoline Tax Act provides exemptions for the same products and class of persons as those exempted under the Fuel Tax Act and, in addition, for the following products:

- distillate;
- products commonly known as diesel fuel, furnace oil, stove oil; and
- certain types of kerosene.

Rebates of taxes imposed on gasoline and fuel are available in the following circumstances:

- gasoline used in farm machinery, in other equipment not requiring a number plate under the Highway Traffic Act and in auxiliary equipment;
- gasoline used in unlicensed equipment for commercial, industrial or institutional purposes; and
- clear fuel used to operate auxiliary equipment where the same tank supplies fuel for the vehicle engine and the auxiliary equipment.

1.2.2 Quebec

Products Subject to Tax

The Fuel Tax Act imposes taxes on gasoline and fuel oil. Gasoline is defined as natural gas and any derivative of petroleum, natural gas or coal having a specific gravity of 0.8017 or less at a temperature of 15.556 degrees Celsius or that is declared by regulation to be gasoline, except natural or manufactured gas used as a fuel and delivered to the purchaser by means of a pipe distribution system. The definition of fuel oil includes any gas or liquid fuel that is not gasoline within the meaning of the Act that can be used for heating or operating any internal combustion engine, except natural gas or manufactured gas used as fuel and delivered to the purchaser by means of a pipe distribution system.

Rates:

15.2¢/L	Gasoline (including benzole, kerosene and kerosene-type aviation turbo-fuel, propane gas, butane gas and liquefied petroleum gas)
16.2¢/L	Fuel oil
8.2¢/L	Propane gas
3¢/L	Gasoline for aircraft engines or coloured fuel oil for railroad locomotive engines

Various reductions apply to the tax rates for fuels delivered in designated regions, border regions, peripheral regions, specified regions or regions bordering on peripheral or specified regions.

However, the gasoline tax is increased by 1.5¢/L when the gasoline is delivered in the area of jurisdiction of the Agence métropolitaine de transport [Metropolitan Transportation Agency].

Exemptions and Refunds

The following fuels are exempt from the tax:

- propane gas;
- butane gas and liquefied petroleum gas when used for supplying the heating system of an immovable or used for any purpose other than supplying an internal combustion engine;
- solvents derived from petroleum;
- gasoline intended for chemical use;
- coloured fuel oil used to operate a pumper truck while it is used to fight a forest fire, a commercial vessel, farm machinery, or a fishing boat or when used for any purpose other than supplying an internal combustion engine;
- bunker fuel and crude oil used for supplying the engine of a commercial vessel, any purpose other than supplying an internal combustion engine, or any other use determined by regulation;
- non-coloured fuel oil acquired or used in the cases, for the purposes and on the conditions provided by regulation;
- aviation fuel used on an international flight within the meaning of the regulations; and
- natural gas.

A tax refund is provided for the following uses of fuels:

- gasoline used to supply a farm machinery engine or commercial fishing boat engine;
- gasoline or fuel oil (bunker fuel or crude oil) that was used to supply a stationary engine;
- gasoline or fuel oil that was used as an ingredient in a product manufactured by a person in the course of his principal occupation; and
- gasoline or fuel oil that was used to operate a motor vehicle registered for use exclusively on private land or a private road, or used for farming, forest or mining operations.

Partial or Full Refund of the Tax

A public carrier who meets the requirements is entitled, upon application, to the reimbursement of that proportion of the tax that exceeds 66.67 per cent of the amount paid by him in the year on the fuel that was used to supply the engine of each bus while it was assigned to provide public transport.

An Indian or a Band is entitled, upon application, to the reimbursement of the tax paid by him or it on the fuel purchased for his or its own consumption from a fuel retail outlet operated on a reserve by a retail dealer who meets the requirements of this Act and the Act Respecting Petroleum Products and Equipment.

Other circumstances that are specifically provided for may give rise to a full or partial excise tax refund.

1.2.3 British Columbia

Products Subject to Tax

The Motor Fuel Tax Act imposes taxes on motor fuel products purchased in British Columbia. The tax rates on clear gasoline and diesel fuel vary across the province because additional fuel taxes are imposed in the Greater Vancouver transit service area and the Victoria regional transit service area to fund transit services.

Portions of the provincial fuel tax on clear gasoline and diesel fuel are also dedicated to provide funding for specific government organizations. Currently 1.25¢/L of the clear fuel tax rate is dedicated to the British Columbia Ferry Corporation (BCFC). To help finance major highway transportation projects, 3.25¢/L of the clear fuel tax is dedicated to the BC Transportation Financing Authority (BCTFA).

Rates:

11¢/L*	Gasoline except for the Greater Vancouver transportation service region and the Victoria regional transit service area
15¢/L – Vancouver	Gasoline in the Greater Vancouver transportation service region – 8¢/L dedicated to TransLink, a regional transportation authority
13.5¢/L – Victoria	Gasoline in the Victoria regional transit service area – 2.5¢/L dedicated to transit services
11.5¢/L	Diesel fuel except for the Greater Vancouver transportation service region and the Victoria regional transit service area
15.5¢/L – Vancouver	Diesel fuel in the Greater Vancouver transportation service region – 8¢/L dedicated to TransLink, a regional transportation authority
14¢/L – Victoria	Diesel fuel in the Victoria regional transit service area – 2.5¢/L dedicated to transit services
3¢/L	Coloured fuel, marine diesel fuel, locomotive fuel and aviation fuel (non-jet)
5¢/L	Domestic jet fuel – used on routes within Canada
2¢/L	International jet fuel
1.9¢/810.32 L	Natural gas used in pipeline compression on pipelines used to take marketable gas to market
1.1¢/810.32 L	Natural gas used in pipeline compressions to extract and transmit raw gas from wells to processing plants Natural gas used in stationary engines other than pipeline compressions, if not purchased
7% of the purchase price	Natural gas which is purchased but not used to compress gas or pump oil for transmission through pipes
7% of the purchase price	Propane and marine bunker fuel

* Includes the 3.25¢/L tax dedicated to the BCTFA and the 1.25¢/L tax dedicated to the BCFC.

Refunds, Exemptions and Rebates

The following are exempt from tax under the Motor Fuel Tax Act:

- fuel brought into the province in a supply tank or in a supplemental supply tank of an aircraft, ship, or motor vehicle and used in the operation of the conveyance;
- 85 per cent alcohol-based fuel, or compressed natural gas used to propel a motor vehicle;
- coloured fuel used by a bona fide farmer to operate a stationary or portable engine, a tractor off highway, a tractor on a highway when used by or on behalf of a farmer for farm purposes, or a family farm truck that is operated for family farm purposes;
- fuel sold on reserve to status Indians or Indian Bands;
- fuel purchased by diplomats under the Consular Tax Exemption Regulations; and
- fuel purchased by visiting forces as defined in the Visiting Forces Act.

Refunds or partial refunds of tax paid are available in the following circumstances:

- tax remitted on fuel sold to natives on reserve or to approved retailers operating on reserve;
- where clear fuel is used for the following purposes that are authorized to use coloured fuel: prescribed vehicles used off highway in the logging and mining industries; and commercial vehicles used off highway to transport drilling rigs or drilling equipment;
- tax paid on fuel purchased by persons with certain physical disabilities or handicaps – up to $400 per year;
- tax paid on fuel used for prescribed purposes to operate the engine of a stationary motor vehicle;
- tax paid on motive fuel for the operation of a private passenger motor vehicle;
- tax paid by domestic carriers on jet fuel used on international flights;
- tax paid by domestic carriers on jet fuel used to transport cargo on international flights;
- tax paid on fuel used in a family farm truck while being operated internationally for the purposes of the family farm if the truck has a family farm truck emblem; and
- tax paid on coloured fuel purchased by persons who qualify as bona fide farmers where the fuel is used for a prescribed purpose.

Lower-taxed coloured fuel (3¢/L) is permitted for operating:

- a ship;
- a tractor when used on other than a highway;
- an industrial machine when used on other than a highway;
- a prescribed type of motor vehicle when used by the logging industry other than on a highway;
- a prescribed type of motor vehicle when used by the mining industry other than on a highway in respect of a mineral mining operation;
- a stationary engine or portable engine;
- a road building machine within a highway project area;
- a commercial motor vehicle when used on other than a highway for the transportation of
  1. drilling rigs, drilling equipment and supplies,
  2. fuel, water, well-servicing equipment and supplies, and
  3. geophysical and seismic equipment and supplies for persons engaged in exploring or drilling for petroleum products;
- a tractor when used on a highway by or on behalf of a farmer for the purposes of his farm;

- a family farm truck being used for family farm purposes if the operator of the family farm truck is carrying a family farm truck emblem issued for that truck;
- a tractor, industrial machine or road building machine when proceeding to or returning from a location where the use of coloured fuel in the vehicle is otherwise authorized; and
- a vehicle that is ordinarily used for a purpose otherwise authorized by the Act in respect of which a temporary operating permit has been issued under the Commercial Transport Act.

1.2.4 Alberta

Products Subject to Tax

The Fuel Tax Act imposes tax on all fuel oil and aviation fuel. Aviation fuel includes both aviation gasoline and jet fuel.

Rates:

9¢/L	Gasoline and diesel fuel
6.5¢/L	Propane for motive use only
3¢/L	Locomotive fuel
1.5¢/L	Aviation fuel (aviation gasoline and jet fuel)
Nil	Ethanol, natural gas, and marked fuel[3]

Refunds, Exemptions and Rebates

The following are exempt from Alberta's fuel tax:

- fuel sold on reserve to status Indians or Indian Bands;
- fuel purchased by members of the diplomatic corps;
- fuel purchased by the federal government;
- fuel purchased by visiting forces personnel;
- fuel purchased by railway companies; and
- propane purchased from bottle-fill dispensers.

Tax-exempt marked fuel is authorized for use in:

- vehicles and equipment not requiring a licence and used exclusively off road by commercial off-road operations (eligible commercial off-road operations include: forestry, mining, seismic oil and gas well servicing and drilling, road building, and pipeline construction);
- farm machinery and plated vehicles used by eligible farmers;
- heating buildings; and
- unlicensed off-road equipment used by municipalities, hospitals, and schools.

[3] Methanol in gasoline is not tax-exempt as of May 1, 2000.

A rebate is available for the tax paid on gasoline, diesel and propane used for commercial off-road purposes in licensed and unlicensed vehicles. The Minister may also grant a rebate of the tax paid on fuel oil or liquid petroleum gas when used by a city, town, village, or farmer in certain prescribed circumstances.

In addition to being eligible to use tax-exempt marked gasoline and diesel fuel, farmers are entitled to receive a further 6¢/L price reduction on diesel fuel used to generate farm revenue. The additional 6¢/L reduction is provided under the Alberta Farm Fuel Distribution Allowance.

1.2.5 Saskatchewan

Products Subject to Tax

The Fuel Tax Act imposes tax on all fuels which may be used for propelling a motor vehicle.

Rates:

15¢/L	Gasoline, ethanol-blended gasoline, diesel fuel and locomotive fuel
9¢/L	Propane
3.5¢/L	Aviation gas
3.5¢/L	Turbo aviation fuel
Nil	Marked diesel and compressed natural gas

Refunds, Exemptions and Rebates

The following classes of persons or products are exempt from tax:

- propane and marked diesel fuel used exclusively for cooking, heating or lighting purposes and not used in an internal combustion engine;
- compressed natural gas used for any purpose;
- fuel purchased by federal government departments and agencies when purchased with a government credit card;
- any type of fuel that is not manufactured or designed for use in an internal combustion engine;
- marked diesel and propane when purchased by a farmer with a valid fuel tax exemption permit for use in unlicensed farm machinery and vehicles registered as "Class F" vehicles; and
- marked diesel when purchased by a commercial fisherman, logger, or trapper with a valid fuel tax exemption permit for use in unlicensed equipment used in their off-road primary production activities.

Refunds or partial refunds of tax paid are available in the following circumstances:

- tax paid on gasoline purchased by farmers, commercial fishermen, trappers and loggers. Effective January 1, 2001, farmers will be able to purchase bulk gasoline and propane tax-free (the individual making these purchases must have a Fuel Tax Exemption Permit issued by the Farm Fuel Program and must provide the number to the bulk fuel dealer when purchasing fuel). Farmers can still apply for a rebate for tax paid on farm-use fuel purchased at retail outlets;
- tax paid on fuel used as a direct ingredient in a manufacturing process; and
- tax paid by federal government departments or agencies.

A gasoline competition assistance program for gasoline and propane is also available for fuel dealers located near the Alberta and Manitoba borders. The level of assistance is based on the tax differentials between the provinces.

1.2.6 Manitoba

Products Subject to Tax

The Motive Fuel Tax Act and Gasoline Tax Act impose tax on all fuels which may be used for operating any internal combustion engine or for heating.

Rates:

11.5¢/L	Gasoline
3.2¢/L	Aircraft fuel
10.9¢/L	Motive fuel (diesel)
9¢/L	Gasohol
1.7¢/L	Bunker and crude oil for heating purposes
1.9¢/L	Marked fuel (diesel) for heating purposes
1.6¢/L	Propane and butane used for heating
5.7¢/L	Propane and butane used in a vehicle
4.3¢/kg	Propane and butane in portable cylinders
6.3¢/L	Locomotive fuel (diesel)

Refunds, Exemptions and Rebates

Exemptions are available for the following classes of persons and products:

- fuel sold on reserve to status Indians or Indian Bands;
- coloured fuel sold to farmers, fishermen, and trappers for prescribed purposes;
- coloured fuel sold to municipalities for firefighting and other municipal works equipment;
- coloured diesel fuel when purchased exclusively for off-road mineral exploration, and when used exclusively in off-highway mining activities, for the transportation of ore from a Manitoba mine to a Manitoba processing centre, or for the recovery of ore in mining operations;

- propane purchased solely to heat farm buildings or the farmer's residence, or to operate grain dryers on farmland;
- propane purchased by mining companies to dry mineral ore concentrates or for heating replacement air used to ventilate processing plants or mine shafts;
- aviation fuel purchased to transport the cargo component of direct trans-oceanic flights; and
- fuel sold to international ocean-going ships refuelling at Churchill.

Refunds of the tax are available in the following circumstances:

- tax paid on gasoline by trappers in the operation of a snowmobile;
- tax paid on gasoline by a fisherman in the operation of a boat, canoe, or snowmobile for fishing or transporting fish;
- tax paid on gasoline and motive fuel exported in bulk; and
- tax paid on gasoline used in a single seat aircraft designed and used for aerial spraying of farmland.

1.2.7 New Brunswick

Products Subject to Tax

The Gasoline and Motive Fuel Tax Act imposes tax on gasoline and fuels which may be used for operating any internal combustion engine or for heating, but does not tax manufactured gas that is used as a fuel.

Rates:

10.7¢/L	Gasoline except aviation fuel
2.5¢/L	Aviation fuel
13.7¢/L	Motive fuel (including diesel fuel)
4.3¢/L	Locomotive fuel
6.7¢/L	Propane

Refunds, Exemptions and Rebates

The tax can be refunded or exempted if used by farmers, wood producers, fishermen, aquaculturists, silviculturists, registered ships within the meaning of the Canada Shipping Act, in mining or quarrying operations, in the manufacturing of goods, for the heating or lighting of premises, for the heating of domestic use, in the generation of electricity for sale, or by certain classes of persons. Aviation fuel is exempt from tax by refund when used in international commercial flights. First Nations consumers may obtain gasoline and motive fuel exempt from tax from designated retailers on those reserves with which the province has agreements.

1.2.8 Nova Scotia

Products Subject to Tax

The Revenue Act imposes tax on gasoline, diesel and propane fuels.

Rates:

13.5¢/L	Gasoline
15.4¢/L	Diesel
7¢/L	Propane
0.9¢/L	Aviation gasoline
1.1¢/L	Gasoline or diesel oil for use in ships for commercial purposes

Refunds, Exemptions and Rebates

Exemptions are available for naphtha gasoline, furnace oil and stove oil used for cooking or heating purposes, public works or services, firefighting, commercial fishing, commercial ferries, aquaculture, railway locomotives, heating buildings, commercial farming, production or harvesting of forest products and manufacture or production of goods for sale.

Nova Scotia's 2000 budget includes a $50 heating oil rebate for low-income people.

Refunds are available for diplomats, visiting forces and all other activities enumerated above, as well as in specific circumstances.

The following activities are excluded from the exemptions or refund provisions: manufacture of ready mix concrete, repair or maintenance of any kind, salvaging of goods or materials, the production of non-renewable resources (e.g., quarrying, mining, oil exploration), and construction, among others.

There are no provisions for the sale of exempt fuel to First Nations persons; however, this matter is presently under discussion.

1.2.9 Prince Edward Island

Products Subject to Tax

The Gasoline Tax Act imposes tax on gasoline and diesel oil used in the operation of internal combustion engines and on aviation fuels.

Rates:

13¢/L	Gasoline and propane fuel
0.7¢/L	Aviation fuel
13.5¢/L	Diesel oil

Refunds, Exemptions and Rebates

The P.E.I. government provides fuel tax exemptions by permit only issued pursuant to the Gas Tax Act Regulations. Only the P.E.I. government is exempt without a permit.

No tax is payable on marked gasoline or diesel oil, naphtha gasoline or propane gasoline when not used to operate an internal combustion engine. Marked diesel oil may only be used in heating other than for the operation of an internal combustion engine. Marked gasoline may be used, among others, by the P.E.I. government, for farming operations, for fishing and aquaculture, for manufacturing, for sawmills, for golf courses, for curling, skating and hockey rinks, for grooming snowmobile trails, for the production of fertilizer, lime and feed grains, for commercial forestry, for custom potato-grading operations and for boats used for water tours.

1.2.10 Newfoundland

Products Subject to Tax

The Gasoline Tax Act imposes tax on gasoline and diesel oil used in the operation of internal combustion engines and on aviation fuels.

Rates:

16.5¢/L	Gasoline
15¢/L	Gasoline in the southern Labrador coastal area
Appropriate rate + 1.5¢/L	Leaded gasoline
16.5¢/L	Diesel fuel grade of gasoline
7¢/L	Propane fuel grade of gasoline
0.7¢/L	Aviation gasoline
3.5¢/L	Marine gasoline other than for pleasure crafts

Exemptions are available for a range of commercial activities, including farming purposes, commercial cutting and harvesting of logs, wood chippers and debarkers, fishing plants, stationary engines for landing fish, commercial fishing boats or vessels, cultivation or harvesting of aquatic plants or animals, vessels operating on scheduled routes in international or interprovincial trade, rock crushing, screening aggregates or producing asphalt, fixed or stationary manufacturing equipment, locomotives, generation of electricity, and certain mining activities. Also, furnace fuel, stove oil, kerosene, propane, butane or naphtha grades of gasoline used for a purpose other than the generation of power in an internal combustion engine are exempt from tax. Finally, Status Indians are exempt from the tax, but only on a reserve.

1.2.11 Northwest Territories

Products Subject to Tax

The Petroleum Products Tax Act imposes tax on liquid petroleum products on an *ad valorem* basis. Tax is calculated as a percentage of a prescribed taxable price. Liquid petroleum products do not include propane, butane or naphtha. The taxable price per litre of gasoline is determined by using the median price obtained by the Minister from periodic sampling of the retail price, excluding the tax, of regular unleaded gasoline in Yellowknife and is prescribed by the Minister. Where there is a change in the taxable price per litre of gasoline from time to time, the revised amount does not come into force until at least seven days after the registration of a regulation prescribing a different taxable price per litre of gasoline.

Rates:

10.7¢/L	Gasoline purchased at a location on the highway system
6.4¢/L	Gasoline not purchased at a location on the highway system
1¢/L	Aviation fuel
11.4¢/L	Locomotive fuel
9.1¢/L	Motive diesel
3.1¢/L	All other petroleum products and non-motive diesel

Refunds, Exemptions and Rebates

No tax is payable by hospitals, municipalities or visiting forces, or for the purpose of heating premises, lubricating, laying or sprinkling on roads or streets, or as cleaning fuels or solvents. Petroleum products purchased or imported for the operation of the Distant Early Warning System are also exempt from taxes. Status Indians can purchase fuel tax-free on a reserve.

1.2.12 Nunavut

The Petroleum Products Tax Act of the Northwest Territories has been adopted by Nunavut as their law.

1.2.13 Yukon Territory

Products Subject to Tax

The Fuel Oil Tax Act imposes tax on gasoline and diesel oil used in the operation of internal combustion engines and on aviation fuels.

Rates:

1.1¢/L	Fuel oil for use to propel an aircraft
7.2¢/L	Diesel oil
6.2¢/L	All other fuel oil

Refunds, Exemptions and Rebates

Exemptions are available for purposes of lubricating, laying or sprinkling on roads or streets, as cleaning fuels or solvents, medical or pharmaceutical purposes, cooking, and space heating of buildings. Also, under the Yukon Fuel Oil Tax Act, certain commercial users of fuel are exempt of tax and may be eligible to obtain tax-exempt permits according to the Yukon Fuel Tax Exempt Permit Program. Exempt categories are mining, trapping, logging, fishing, outfitting, farming, and stationary generators. The Government of Canada and authorized visiting forces are exempt from tax. Finally, no tax is payable on liquefied petroleum gas used for any purposes.

2. Sales Taxes

2.1 Federal Sales Tax (GST/HST)

The goods and services tax (GST) and harmonized sales tax (HST) are imposed by the federal government under the Excise Tax Act. Most provinces impose retail sales taxes on goods and some services sold for consumption in the province. In general, however, these taxes do not apply to motive fuels subject to provincial product taxes. The federal GST/HST applies to energy products in the same manner as for other goods.

Basic Features of the GST/HST

The GST/HST was designed to tax the value of final consumption of goods and services. The GST/HST is a value-added tax (VAT) and, as such, is applied only on the value added at each stage of production. In Canada, this is done by applying the tax to the full value of each good or service, with businesses able to claim input tax credits equal to the tax paid on inputs.

The main difference between a retail sales tax and a VAT is the way in which the tax is levied, i.e., single stage versus multi-stage. In addition, under a retail sales tax very few services are taxable, although in some provinces a limited number of services are taxed.

Definition of the Tax Base

The GST is imposed at a rate of 7 per cent (the HST is 15 per cent) on the supply of property or services provided in the course of commercial activity – vendors must charge tax on the sale of the good or service and are able to recover all tax paid in the course of business operations. The GST/HST applies to the total consideration paid for the supply of all goods or services in Canada, including fuel products taxed under the Excise Tax Act.

Exceptions to the taxable base are either zero-rated or exempt from tax.

Zero-Rated Goods and Services

The sale of the good or service is completely free of tax – there is no tax on the sale and all GST paid on inputs can be recovered through the input tax credit system.

Zero-Rated Categories:

- exports;
- basic groceries;
- prescription drugs;
- medical devices; and
- agricultural and fishing products.

Exempt Goods and Services

No tax is charged on the final sale of a good or service to consumers; however, the supplier is not able to claim input tax credits on purchases of inputs. Therefore, some tax is indirectly passed on to the final consumer.

Exempt Categories:

- financial services;
- health care and dental services;
- education;
- residential rent and housing;
- municipal transit;
- certain activities of charities and non-profit organizations; and
- governments and selected public sector organizations.

The GST/HST also recognizes special circumstances in various sectors of the economy.

Examples of Special Features:

- small business rule;
- housing;
- tourism;
- agriculture inputs; and
- public sector body rebates.

Liability for the Tax

Liability for the tax lies with the purchaser or recipient of the supply. The tax is collected by the vendor on behalf of the Crown.

2.2 Provincial Sales Taxes

2.2.1 Ontario

The Retail Sales Tax Act imposes tax on the purchase of most goods, certain services and insurance premiums in Ontario. The tax must be collected at the time of sale.

The general tax rate is 8 per cent for most goods with the following exceptions:

- 5 per cent for transient accommodation;
- 4 per cent for automobile insurance;[4]
- 10 per cent for admissions over $4.00;
- 10 per cent for alcoholic beverages sold under the authority of a licence issued by the Liquor Licence Board of Ontario under the Liquor Licence Act; and
- 12 per cent for alcoholic beverages sold under the authority of the Liquor Control Board of Ontario under the Liquor Control Act.

Exemptions are available for certain:

- consumer goods and services;
- agricultural goods;
- producers; and
- class of purchaser or vendor (e.g., diplomats, registered Indians).

Retail sales tax does not apply to motive fuels taxed under either the Fuel Tax Act or the Gasoline Tax Act. Exemption from the retail sales tax is also available for the following energy related products:

- coal;
- coke and wood, as defined by the Minister;
- natural gas and manufactured gas, as defined by the Minister;
- electricity for all purposes; and
- ethanol or methanol that is sold and purchased as fuel to generate power by internal combustion in any engine, provided that such fuel is delivered by the vendor thereof into the engine's fuel tank.

Under the Retail Sales Tax Act, a tax for fuel conservation applies to new passenger vehicles using 6.0 or more litres and to sport utility vehicles using 8.0 or more litres of gasoline or diesel fuel per 100 kilometres of highway driving. This tax applies to all new passenger vehicles whether sold, leased or rented in Ontario for a period of more than 30 days. Light trucks and vans, including mini-vans, are exempt.

---

[4] The 2000 Ontario budget phases out the retail sales tax on vehicle insurance premiums as follows:
- 3 per cent effective April 1, 2001;
- 2 per cent effective April 1, 2002;
- 1 per cent effective April 1, 2003; and
- 0 per cent effective April 1, 2004.

The tax for fuel conservation is a flat tax that applies according to the following schedule.

Fuel Use Rating (L/100km)	Tax on New Passenger Vehicle	Tax on New Sport Utility Vehicle
under 6.0	$0 ($100 credit)	$0
6.0 to 7.9	$75	$0
8.0 to 8.9	$75	$75
9.0 to 9.4	$250	$200
9.5 to 12.0	$1,200	$400
12.1 to 15.0	$2,400	$800
15.1 to 18.0	$4,400	$1,600
over 18.0	$7,000	$3,200

This tax is to be included in the fair value for calculating Ontario retail sales tax.

Any person who buys a vehicle outside Ontario and brings it into Ontario for personal use must pay the appropriate tax for fuel conservation and 8 per cent retail sales tax that might apply.

A tax credit for fuel conservation (maximum $100) is available to buyers of new passenger vehicles that use less than 6.0 litres of gasoline or diesel fuel per 100 kilometres of highway driving. The credit does not apply to sport utility vehicles.

Ontario offers a refund of Ontario retail sales tax for vehicles that operate or are converted to operate exclusively on an alternative fuel (electricity, propane, natural gas, ethanol, methanol) within 180 days of purchase. Dual-powered vehicles that operate on one of the alternative fuels listed, but not using a mixture of an alternative fuel and diesel fuel, also qualify for the rebate.

Propane-powered vehicles get a rebate of the tax paid up to a maximum of $759, while vehicles operating on any of the other identified alternative fuels receive a rebate of up to $1,000.

2.2.2 Quebec

In addition to the provincial specific taxes on gasoline, Quebec also has a sales tax calculated on the sale price including excise tax, provincial product tax and the GST. The Québec sales tax (QST) was implemented on July 1, 1992. The QST is a tax on the consumption of goods and services in Quebec, just as the GST is in Canada. Designed to be paid by the ultimate consumer or purchaser, the QST is also, effective August 1, 1995, collected by businesses or vendors (also referred to as registrants) at each stage in the production or marketing of goods and services.

QST is calculated at the rate of 7.5 per cent on supplies of goods and services made in Quebec and is generally payable, like the GST, by the recipient of the supply at the time the consideration is paid or becomes payable. QST also applies to supplies of intangible property and real property.

Registrants collect tax on the value of the consideration for the supply and are entitled to input tax refunds (the equivalent of the GST's input tax credits) for the tax paid on their purchases. Registrants remit the net amount to the government for specific periods. As under the GST, most persons engaged in commercial activities are required to register. This includes, among others, persons who carry on a business in Quebec. All supplies attract QST except for exempt supplies and zero-rated supplies. As under the GST, no input tax credits are available for exempt supplies.

2.2.3 British Columbia

British Columbia's social service tax applies to all sales and leases of tangible personal property in the province. Tax also applies to taxable services, legal services, parking services within the Vancouver area, telecommunication services and propane.

The general tax rate is 7 per cent, with the exception of passenger vehicles valued at $32,000 or more, alcohol, and multijurisdictional conveyances. The Social Service Tax Act also imposes a $3 environmental levy on each new pneumatic tire purchased in the province for $30 or more. A $5 environmental levy applies to each new lead-acid battery weighing 2 kg or more.

Motive fuels taxed under the Motor Fuel Tax Act are exempt from retail sales tax. In addition to the exemptions provided for gasoline and fuel taxed under the Motor Fuel Tax Act, British Columbia permits a number of exemptions for heating and lighting fuels. In particular, an exemption exists for the following:

- electricity and natural gas when purchased for use in a residential dwelling unit;
- fuel oil when purchased for use in a residential dwelling unit;
- coal and coke; and
- materials and equipment as prescribed by regulation that are used directly or indirectly for the conservation of energy (i.e., thermal insulation materials, double glazed windows, propane conversion kits for automobiles).

A partial refund of tax is provided for new qualifying motor vehicles that are manufactured to operate on alternative fuels. Persons who purchase, or lease for at least one year, a qualifying alternative fuel vehicle other than a passenger bus or hybrid electric vehicle are eligible for a refund of up to $500 of the tax paid on the purchase or lease of that vehicle.

Persons who purchase, or lease for a period of at least one year, a passenger bus that is an alternative fuel vehicle are eligible for a refund of up to $5,000 of the tax paid on the purchase or lease of that vehicle.

In addition, a concession is provided to ensure that alternative fuel vehicles that are passenger vehicles, other than a hybrid electric vehicle, are not subject to a higher rate of tax (luxury tax) solely because the feature of enabling use of an alternative fuel makes them more expensive than a comparable gasoline or diesel model.

2.2.4 Alberta, Yukon Territory, Northwest Territories and Nunavut

These governments do not impose a general retail sales tax.

2.2.5 Saskatchewan

The Provincial Sales Tax Act imposes a 6 per cent sales tax which applies to the purchase, importation or rental of most goods and certain services.

Residential ready-to-move homes sold on a supply-only basis are subject to tax at the rate of 3 per cent on the total selling price, excluding the GST. Homes sold for non-residential purposes are subject to tax at the full rate of 6 per cent.

Fuels taxed under provincial fuel tax statutes are exempt from the provincial retail sales tax. Exemptions from the Provincial Sales Tax Act are also available for the following:

- electricity used for use in a residential dwelling unit or a farm; for heating a building where the heating is produced solely by the electricity; for operating irrigation systems; and for non-profit public curling rinks, skating rinks and pools;
- coal;
- fuel petroleum products used for heating and cooking in homes or buildings and heating in railway rolling stock; and
- electricity and fuel products used in a manufacturing process.

2.2.6 Manitoba

Tax at a rate of 7 per cent is applied to the selling price of tangible personal property sold in the province. Tax also applies to certain services, such as telecommunication services, repair services, and photography services.

Fuels taxed under provincial fuel taxation statutes are exempt from the provincial retail sales tax. Exemptions from the retail sales tax are also available for the following:

- coal, wood, and coke when used for a domestic purpose;
- electricity used for residential use;
- natural gas and propane used for home heating; and
- heating fuel oil.

2.2.7 Prince Edward Island

Prince Edward Island's sales tax is imposed on all purchasers, users or consumers of most goods and certain specified services. Tax at the rate of 10 per cent applies to the GST-included selling price of taxable goods and services. In addition to the 10 per cent tax, purchasers of automobiles and light trucks at a private sale where neither party to the sale is a GST registrant are required to pay an additional 2.5 per cent tax.

Prince Edward Island's sales tax does not apply to motive fuels taxed under other taxation statutes. Exemptions are also provided for the following:

- electricity and natural gas when purchased for use in a residential dwelling unit;
- fuel oil when purchased for domestic use; and
- coal and coke.

2.2.8 New Brunswick, Nova Scotia and Newfoundland

The 15 per cent harmonized sales tax (HST) applies in these three provinces. The HST is imposed under the same rules as the GST, and is administered for the provinces by the Canada Customs and Revenue Agency. For information on the application of the tax see Section 2.1 in Part 1.

3. Other Taxes

The federal government also imposes excise taxes on heavy automobiles and automobile air conditioners.

3.1 Heavy Automobiles

The Excise Tax Act imposes an excise tax on heavy automobiles, not including ambulances or hearses. This includes:

- automobiles, other than station wagons and vans designed primarily for use as passenger vehicles, in excess of 2007 kg ("automobile mass limit"); and
- station wagons and vans, designed primarily for use as passenger vehicles, in excess of 2268 kg ("wagon mass limit").

The excise tax on goods manufactured or produced and sold in Canada is payable by the manufacturer or producer at the time of delivery of the goods to the purchaser.

Tax on imports is payable at the time of importation but may be deferred in the case of automobiles imported by persons who manufacture automobiles in Canada until the imported automobiles are sold in Canada by those persons.

The rates are as follows:

(a) $30 for the first 45 kg in excess of the automobile or wagon mass limit;
(b) $40 for the next 45 kg;
(c) $50 for the next 45 kg; and
(d) $60 for each additional 45 kg.

The tax does not apply to:

- vehicles sold under conditions that would qualify the sale as a zero-rated supply under the GST;
- vehicles purchased or imported for police or fire-fighting services; and
- vehicles purchased by and for the personal or official use of foreign diplomats in Canada.

3.2 Automobile Air Conditioners

The Excise Tax Act imposes a tax of $100 on air conditioners designed for use in automobiles, station wagons, vans or trucks, whether factory installed or installed separately at or after the point of sale.

The excise tax is payable by the manufacturer or producer at the time of the delivery of the goods to the purchaser, or by the importer when the goods are imported into Canada.

The excise tax on air conditioners installed in imported vehicles is payable at the time of importation or at the time of sale of the vehicle by the manufacturer or importer.

The tax does not apply to:

- an air conditioner installed in an ambulance or hearse;
- an air conditioner sold, or permanently installed in a vehicle that is sold, under conditions that would qualify the sale as a zero-rated supply for the purposes of the GST; and
- an air conditioner purchased, or permanently installed in a vehicle that is purchased, by and for the personal or official use of foreign diplomats in Canada.

PART 2

STRUCTURE AND LEVEL OF EXISTING FEDERAL, PROVINCIAL AND TERRITORIAL TAXES ON TRANSPORTATION

1. Corporate Income Taxes

The federal corporate income tax is a levy imposed on corporations based upon taxable income calculated in accordance with provisions set out in the Income Tax Act.

All provinces and territories also impose a corporate income tax. Seven provinces and the territories are part of the Tax Collection Agreements; therefore their tax bases are automatically harmonized with the federal tax base and the collection of their corporate taxes is administered by the Canada Customs and Revenue Agency. Quebec, Ontario and Alberta have their own corporate tax systems, which they administer themselves. However, even for these provinces, departures from the federal tax base have been relatively few.

1.1 Tax Rates

1.1.1 General Rate

The basic statutory federal corporate income tax rate on taxable income was 38 per cent in 2000 (before the federal surtax and the provincial and territorial tax abatement). However, for income earned in Canada, this statutory rate is reduced by 10 percentage points to 28 per cent. As announced in the 2000 budget, the statutory rate on business income not eligible for special tax treatment has been further reduced in 2001 by 1 percentage point. In addition, there is a 4 per cent corporate surtax. As a result, the general tax rate in 2001 is 28.12 per cent.

As proposed in the *Economic Statement and Budget Update*, released October 18, 2000, the general federal corporate tax rate on business income not eligible for special tax treatment will be reduced by a further 6 percentage points: a reduction of 2 points, from 27 per cent to 25 per cent, effective January 1, 2002, a further reduction of 2 points effective January 1, 2003, and the remaining 2-percentage-point reduction effective January 1, 2004 (all prorated for taxation years that include those dates).

Provincial and territorial general income tax rates vary. As of January 1, 2001, the lowest rate, 9 per cent (on active business income), applies in Quebec while the highest rate, 17 per cent, applies in Manitoba, New Brunswick and Saskatchewan. Other provinces' and territories' rates vary between 14 and 16.5 per cent. The average combined federal/provincial/territorial basic tax rate is approximately 42 per cent.

1.1.2 Lower Tax Rates for Small Businesses

The federal tax system provides small and medium-sized businesses with a lower tax rate. Canadian-controlled private corporations (CCPCs) are eligible for a small business tax rate reduction, known as the small business deduction (SBD). This deduction lowers the basic federal tax rate on the first $200,000 of active business income of CCPCs to 12 per cent. When combined with the federal surtax, small businesses effectively pay federal corporate income tax at 13.12 per cent. In addition, as proposed in the 2000 budget, effective for 2001, the federal corporate income tax rate on income between $200,000 and $300,000 earned by a CCPC from an active business carried on in Canada is reduced to 22.12 per cent (21 per cent plus surtax). Income eligible for this lower rate is reduced to the extent that the corporation has manufacturing and processing (M&P) income subject to the reduced M&P tax rate or income from resource activities. The $200,000 and $300,000 limits on income eligible for these reduced rates must be shared among members of an associated group.

CCPCs with more than $15 million of taxable capital employed in Canada are not eligible for these rate reductions. In addition, CCPCs with between $10 million and $15 million of taxable capital employed in Canada have reduced access to these lower rates.

All provinces and territories, except for Quebec, provide lower tax rates for small CCPCs as well. They generally use federal limitations in determining eligibility for the lower rates (i.e., income and taxable capital limits) but have different small business rates. Ontario has provisions to claw back the benefit of its reduced corporate income tax once income exceeds its small business limit. Ontario and Alberta have announced their intention to phase in an increase in the small business threshold to $400,000, by 2005 for Ontario and by 2002 for Alberta.

In 1997 the federal SBD claimed by CCPCs amounted to some $2.7 billion. The transportation sector received about 3 per cent of this amount. This is significant considering that the transportation sector's taxable income represented only about 1 per cent of the total taxable income. In 1997 the SBD allowed the transportation sector to reduce its average federal income tax rate by 8 percentage points, an impact that is more than twice the reduction provided to other sectors by the SBD. Marine, truck and bus transport industries are the main beneficiaries of the SBD.

1.2 Investment Tax Credits

The transportation sector makes limited use of investment tax credits (ITCs). In 1997 firms in the transportation sector earned about $2.4 million in various forms of federal ITCs.

Most ITCs not used in a particular year may be carried over and claimed in subsequent or prior years. At the end of 1997 firms in the transportation sector had accumulated unused ITCs of approximately $91 million. In 1997 nearly $24 million of current and previous years' ITCs were applied against federal corporate income tax.

1.3 Adjustments in Determining Taxable Income

Businesses usually have some flexibility in calculating their income for financial statement purposes. For example, different businesses may decide to depreciate their capital assets over a shorter or longer time span. They may also use different methods of valuing their inventories. Therefore, to ensure that all businesses are taxed on the same basis and to improve the fairness of the tax system, corporate income tax is not based on reported financial statement profits but rather on taxable income, which must be calculated in accordance with the rules set out in the Income Tax Act.

Most larger businesses in the transportation sector are incorporated and are therefore subject to corporate taxes. However, many small businesses in this sector are unincorporated. As a result, the profits from these businesses are included in the income of the individual owners and are subject to personal federal, provincial and territorial income taxes. For the most part, the provisions applicable to the determination of taxable income of corporations apply equally to the determination of income from unincorporated businesses.

The significant adjustments to book profits that are made by corporations in the transportation sector in determining taxable income are deduction of losses of other years and deduction of capital cost allowances. A brief description of each of these items follows.

1.3.1 Losses of Other Years

Because of the cyclical nature of business income, the income tax system permits corporations to apply losses incurred in a particular year against taxable income of another year to reduce income tax otherwise payable. There are four types of losses that can be carried over but only two, non-capital losses and net capital losses, are of significance to the transportation sector.

A non-capital loss is a company's loss from business operations. Non-capital losses may be carried back three years and forward seven years to reduce or offset a corporation's taxable income.

A net capital loss arises from the disposition of capital property. This type of loss may be carried back three years and forward indefinitely but can only be applied against net taxable capital gains.

At the end of 1997 firms in the transportation sector had approximately $3.6 billion of accumulated non-capital and net capital losses available for application against income of subsequent years.

In 1997 corporations in the transportation sector reported $1.7 billion in taxable income before application of any previous years' losses. The use of previous years' capital and non-capital losses reduced the taxable income to $0.9 billion, representing a tax reduction of nearly $140 million.

1.3.2 Capital Cost Allowance

The cost of capital property generally cannot be written off in the year incurred. Rather, the cost, net of any government assistance provided, can only be depreciated over the useful life of the asset as capital cost allowance (CCA). To take into consideration that assets are acquired throughout the year, in the year of acquisition, a half-year rule applies to restrict the deduction of CCA relating to these assets to 50 per cent of the normal amount. In addition, available-for-use rules ensure that CCA is not claimed on assets not yet put in use unless they have been owned for two years. The cost of the asset acquired is allocated to a particular CCA class based upon the type of asset or its purpose or use. The class into which an asset is allocated determines the rate at which it is depreciated.

Most of the CCA classes are subject to the declining balance depreciation method whereby the eligible CCA rate is applied on the undepreciated balance at the end of the year. As a result, the CCA deduction decreases with time but the asset is never totally written off. In contrast, the straight-line depreciation method, which applies only to a few classes, applies the CCA rate to the original cost each year. As a result, the CCA deduction is constant over time and, after a certain number of years, the asset is totally written off.

Generally, a CCA class consists of a pooling of assets with no distinction being made between one asset and another. The CCA rate is applied on the depreciated value of the pool of assets. A terminal loss, equal to any remaining undepreciated balance in the class, may be claimed after the last asset has been disposed of. There is a recapture of CCA (i.e., an income inclusion) to the extent that a disposition results in a negative undepreciated balance in the pool.

In certain specific instances, the assets are not pooled but rather are segregated in separate classes. This is done to either permit an accelerated CCA rate to be applied to a specific asset (e.g., eligible Canadian-built ships) or to recognize recapture or terminal loss upon the disposal of each asset (e.g., rental buildings and certain office equipment subject to technological obsolescence).

There are nine CCA classes of particular importance to the transportation sector. It should be noted that, although some of these classes contain just a few types of assets specific to transportation, the majority include other assets not necessarily unique to the transportation sector (e.g., Class 1 includes dams, bridges, canals and most newer buildings).

Class 1: Railroad structures[5]

Class 1 provides a 4 per cent declining balance rate for railway track and grading, including components such as rails, ballast, ties and other track material. Railway traffic control or signalling equipment, but not including property that is principally electronic equipment or systems software, also qualify for this class. Class 1 includes about 55 per cent of all tangible railway assets subject to depreciation.

---

[5] See Section 1.3.3.

Class 3: Trestles[6]

Class 3 provides a 5 per cent declining balance rate for railway trestles. This class represents only 2 per cent of all tangible railway assets subject to depreciation.

Class 4: Railway/tramway systems

Class 4 provides a 6 per cent declining balance rate for most railway assets acquired before May 26, 1976. It also applies to tramway or trolley bus systems not included in certain other classes.

Class 6: Railway locomotives

Class 6 provides a 10 per cent declining balance rate for railway locomotives but not including an automotive railway car. Class 6 includes about 10 per cent of all tangible railway assets subject to depreciation. The cost of aeroplane hangars is also included in this class. The 2000 federal budget proposed that the CCA rate for locomotives acquired after February 27, 2000, be increased to 15 per cent.

Class 7: Vessels

Class 7 provides a 15 per cent declining balance rate for vessels, except those eligible for the accelerated rate discussed in the next section and those included in Class 41 (used for exploration purposes). Spare engines, furniture, fittings, or equipment attached to the vessels are included in this class, but not radio-communication equipment. A vessel under construction also qualifies if not subject to Class 41. Marine railways are eligible for the 15 per cent CCA rate as well. Class 7, including vessels eligible for the accelerated CCA described below, represents about half of the tangible assets subject to depreciation in the marine transport industry.

Class 9: Aircraft

Class 9 provides a 25 per cent declining balance rate for aircraft including furniture, fittings or equipment. It also applies to spare parts for the aircraft or for attached equipment. Class 9 includes about 65 per cent of all tangible assets subject to depreciation in the air transport industry.

Class 10: Automotive

Class 10 provides a 30 per cent declining balance rate for automotive equipment, not including an automotive railway car acquired after May 25, 1976, a railway locomotive or a tramcar. Trailers, including those designed to be hauled on both highways and railways tracks, also qualify. Class 10 represents about 65 per cent of all tangible assets subject to depreciation in the trucking and bus transport industries.

---

[6] See Section 1.3.3.

Class 16: Automotive for lease/for hauling freight

Class 16 provides a 40 per cent declining balance rate for motor vehicles acquired for the purpose of renting or leasing, but not to any person for more than 30 days in any 12-month period. Class 16 also includes trucks and tractors designed for hauling freight that have a gross vehicle weight rating in excess of 11,788 kg (26,000 lb.) and are used primarily by the taxpayer or a person with whom the taxpayer does not deal at arm's length. Taxicabs are also eligible for the 40 per cent CCA rate. Class 16 represents about 20 per cent of all tangible assets subject to depreciation in the trucking industry.

Class 35: Railway car[7]

Class 35 provides a 7 per cent declining balance rate for railway cars and rail suspension devices designed to carry trailers that can be hauled on both highways and railway tracks. Class 35 represents almost 10 per cent of all tangible railway assets subject to depreciation.

The 2000 federal budget proposed that the CCA rate for railway cars and rail suspension devices acquired after February 27, 2000, be increased to 15 per cent. In certain circumstances, Class 35 railway assets that are the subject of a lease are already eligible for a 13 per cent CCA rate. The proposed 15 per cent CCA rate will apply to these assets only if the lessor elects to have the "specified leasing property" rules apply to the asset.

1.3.3 Additional or Accelerated Capital Cost Allowance

Additional CCA is provided to certain types of assets in order to stimulate capital investments or to support particular industries. Railway assets and Canadian-built ships benefit from additional CCA in excess of the standard rate applicable to their respective classes.

1.3.4 Railway Assets

Railway cars acquired prior to February 28, 2000, are generally included in Class 35 and depreciated at a rate of 7 per cent on a declining balance basis. However, some of these railway cars are eligible for additional allowances. Railway cars acquired by common carriers are eligible for an additional allowance of 3 per cent. Railway cars for rent or lease are generally eligible for an additional allowance of 6 per cent.

Other railway properties such as track, grading, control or signalling equipment are generally included in Class 1 and subject to a 4 per cent declining balance rate. Such railway properties acquired by common carriers are eligible for an additional allowance of 6 per cent.

Railway trestles are generally included in Class 3 and subject to a 5 per cent declining balance rate. Trestles acquired by common carriers are eligible for an additional allowance of 5 per cent.

---

[7] See Section 1.3.3.

These additional allowances generally raise the CCA rates for railway cars acquired prior to February 28, 2000, track and other railway equipment to 10 per cent (see the table below). A separate class is prescribed for properties included in Classes 1, 3 or 35 and eligible for the additional CCA rate. Locomotives acquired prior to February 28, 2000 are not provided with any additional allowance since they are already eligible for a 10 per cent declining balance rate under Class 6.

Basic and Additional CCA Rates for Rail Assets (1999)

	CCA Rate*			
Class	**Basic**	**Additional**	**Effective**	**Asset Description**
1	4%	6%	10%	Sidings, tracks, grading, traffic control, signalling equipment
3	5%	5%	10%	Railway trestles
6	10%	none	10%	Locomotives
35	7%	3%/6%	10%/13%	Railway cars, suspension devices to carry trailers

* The 2000 federal budget proposed that the CCA rates for locomotives, railway cars and rail suspension devices acquired after February 27, 2000, be increased to 15 per cent. In certain circumstances, Class 35 railway assets that are the subject of a lease are already eligible for a 13 per cent CCA rate. The proposed 15 per cent CCA rate will apply to these assets only if the lessor elects to have the "specified leasing property" rules apply to the asset.

1.3.5 Canadian-Built Vessels

Vessels are generally included in Class 7 and are subject to a 15 per cent declining balance rate. Accelerated CCA on a straight-line basis at a maximum rate of $33^1/_3$ per cent of the capital cost of the property is available in respect of a vessel, including furniture, fittings, radio-communication equipment and other equipment if it was constructed and registered in Canada and not used for any purpose whatever before acquisition by the owner. These assets are depreciated over a four-year period, with $16^2/_3$ per cent written off in the first and fourth years and $33^1/_3$ per cent written off in the second and third years. A separate class is prescribed for properties eligible for this accelerated CCA rate.

1.3.6 Statistics on Transportation Assets

Although not exhaustive, the above CCA class description covers the majority of the investment made by firms in the transportation sector. As shown in the table presented in the Annex, additions to the previously mentioned CCA classes represented about 90 per cent of all additions in the transportation sector in 1997.

The table also shows, for each transportation sub-sector, a concentration of additions in a few classes. For airlines, additions to Class 9 represented 82 per cent of all additions in the airline industry. For railways, additions to classes 1 and 6 together represented 72 per cent of all additions in the railway industry. For ship operators, additions to class 7, including vessels eligible for accelerated CCA, represented 94 per cent of all additions in the marine industry. For truck and bus operators, additions to classes 10 and 16 represented over 80 per cent of all additions in the truck and bus transport industries.

2. Non-Income Taxes

2.1 Taxes and Levies Based Upon Payroll

2.1.1 Federal

Federal and provincial governments are the joint stewards of the Canada Pension Plan (CPP), a work-related pension scheme administered by the federal government. Quebec has a similar plan called the Quebec Pension Plan (QPP). Both employers and employees are required to contribute to a public pension plan, the QPP in Quebec and the CPP in the rest of the country. Contributions to both plans are identical. Employers and employees are subject to the same contribution rate of 4.3 per cent (2001). The premiums are calculated on earnings in excess of $3,500 up to a maximum of $38,300 per year (2001). As a result, employer contributions to CPP/QPP could represent up to $1,496 per employee in 2001.

Employers and employees are also required to contribute to the employment insurance (EI) program. The employee contributes 2.25 per cent of insurable earnings (2001) and the employer contributes 1.4 times the employee's premiums, that is 3.15 per cent of insurable earnings. The annual maximum insurable earnings are currently $39,000. As a result, employer contributions to EI could represent up to $1,228.50 per employee in 2001.

2.1.2 Provincial and Territorial

The provincial and territorial governments have two kinds of payroll taxes: a general payroll tax,[8] which is not allocated to any specific program, and workers' compensation, which is comparable to an insurance premium. All of the provinces and territories assess workers' compensation premiums but only four provinces and two territories have a general payroll tax.

In 1997 Canadian corporate employers paid about $13 billion in payroll taxes at the federal level and $8.5 billion at the provincial level for a total of $21.5 billion. Contributions by firms in the transportation sector represented approximately 3 per cent of this amount.

2.2 Capital Taxes

The federal government and several provinces impose a levy on capital used by corporations in their jurisdictions. The capital tax rates vary according to the jurisdiction and the nature of the corporations. Generally, corporations in the transportation sector are subject to the general capital tax rates.

Canadian corporations paid about $4.5 billion in general capital taxes in 1997, approximately $1.2 billion to the federal government and $3.3 billion to provincial governments. Of this total, roughly 3 per cent was paid by firms in the transportation sector.

---

[8] Health levies raised by some provinces are considered as general payroll taxes since these levies are not allocated to a specific health fund but to their consolidated revenue fund.

2.2.1 Federal

A federal capital tax is applied to all corporations on taxable capital employed in Canada in excess of $10 million. The $10-million exclusion eliminates small corporations from liability for this tax; accordingly, this tax is called the "large corporations tax" (LCT). The effective rate of the LCT is 0.225 per cent.

The LCT affects the various transportation sub-sectors differently. Essentially, the air and rail transport industries are dominated by a few large corporations while other transportation sub-sectors, especially the trucking industry, are represented mostly by small and medium-sized corporations, many of which are too small to be subject to LCT. In 1997 the transportation sector paid about $36 million in LCT, of which more than 80 per cent came from the air and rail transport industries.

There are special rules for determining the taxable capital of non-residents that are subject to the LCT. Generally, the taxable capital employed in Canada of a corporation that was throughout the year not resident in Canada is based on the total value of the assets used to carry on any business through a permanent establishment in Canada. However, some types of assets as well as certain debts relating to a permanent establishment in Canada are deductible from the taxable capital base. Specifically, the carrying value of a ship, aircraft or personal property used to transport passengers or goods in international traffic is deducted from the taxable capital base. The provision applies only if the non-resident's home country gives Canadian residents substantially similar tax relief.

2.2.2 Provincial

Seven provinces (British Columbia, Manitoba, New Brunswick, Nova Scotia, Ontario, Quebec and Saskatchewan) impose a general capital tax. Taxable capital bases, rates and thresholds from which rates start to apply vary from province to province. Quebec has the highest rate at 0.64 per cent and has no capital threshold while Nova Scotia has the lowest rate at 0.25 per cent and a $5-million capital threshold.

3. Other Specific Tax Provisions

There are several specific provisions in the tax system that relate directly or indirectly to the transportation sector. This section briefly describes some of these transportation-related tax provisions.

3.1 Specified Leasing Property Rules

To ensure fairness in the tax system, the Income Tax Act contains several provisions that restrict the deductibility of CCA from leasing and rental operations. One limitation is the specified leasing property rules. The specified leasing property rules basically restrict the CCA deduction of the lessor to the notional principal payments that would have been received if the lease had been structured as a loan.

These specified leasing property rules apply to most leased assets costing in excess of $25,000. A few exceptions from this restriction are provided where the CCA rate for the particular asset is not unduly accelerated vis-à-vis economic depreciation. The so-called "exempt properties" are not subject to the specified leasing property rules.

Several assets related to the transportation sector are exempted from this restriction including automobiles of all kinds that have a seating capacity of no more than nine persons, trucks or tractors for highway use, trailers designed to be hauled by a truck or a tractor, and railway cars.

3.2 Aviation Fuel Excise Tax Rebate

The aviation fuel excise tax rebate, which is effective for calendar years 1997 to 2000, provides excise tax rebates on the aviation fuel used by airline companies. Rebates are limited to $20 million per year per associated group of companies. In order to receive a rebate, a company must agree to reduce its non-capital losses by $10 for every $1 of rebate.

Losses exchanged for the rebate may be reinstated later provided that the airline repays the associated excise tax rebate previously received, including the payment of interest at the prescribed rate on unpaid taxes. However, no interest will be payable in respect of repayments of excise tax rebates for the period prior to January 1, 2000. Reinstated losses remain losses for the year in which they were originally incurred.

3.3 Exemption From Branch Tax

The branch tax is imposed on that portion of the income of non-resident corporations derived from the carrying on of business in Canada through a branch. If a Canadian branch ceases active business operations, non-residents are liable for tax on capital gains on dispositions of taxable Canadian property. The rate is 25 per cent but is frequently reduced by bilateral tax treaties to 15 per cent, 10 per cent or 5 per cent.

However, some corporations, including corporations whose principal business is the transportation of persons or goods, are exempt from the branch tax.

3.4 Exemption From Non-Resident Withholding

Canada, like other countries, imposes a withholding tax on various types of income paid to non-residents. The basis for this tax rests on the internationally accepted principle that a country has the right to tax income that arises or has its source in that country. The types of income subject to non-resident withholding tax include: certain interest, dividends, rents, royalties and similar payments; management fees; estate and trust income, alimony and support payments; and certain pension, annuity and other payments.

Over time, as the benefits of freer trade in capital, goods and services have been increasingly recognized, countries including Canada have adjusted their tariff and tax structures to remove impediments to international transactions. Part of this adjustment has been the reduction of non-resident withholding tax on certain payments.

Canada's statutory non-resident withholding tax rate is 25 per cent. However, the rate is lowered and exemptions provided for certain payments through an extensive network of bilateral tax treaties. These rate reductions, which apply on a reciprocal basis, differ depending on the type of income and the tax treaty country.

The Income Tax Act also provides for a number of unilateral exemptions from withholding tax including several that apply specifically to the transportation sector. Rent payments made to a non-resident for the use of an aircraft, including furniture, fittings, equipment attached and spare parts, are exempted from the non-resident withholding tax. An exemption is also provided for rent payments made to a non-resident by a railway company for the short-term use of railway rolling stock.

3.5 Income Tax Exemption on Income Earned by Non-Residents

Non-residents operating a ship in international traffic are exempted from Canadian income tax, as is done in other countries. Similarly, non-residents operating an airline in international traffic are exempted from Canadian income tax. In both cases, the exemption applies only if the non-resident's home country gives Canadian residents substantially similar tax relief.

3.6 Reserve for Quadrennial Surveys

A deduction is permitted for amounts prescribed as a reserve for expenses to be incurred for quadrennial or other special surveys required under the Canada Shipping Act or the regulations under the Act, or under the rules of any society or association for the classification and registry of shipping approved by the Minister of Transport for the purposes of the Canada Shipping Act. In this way the cost of such major expenditures, recurring periodically, may be spread over several preceding years instead of being deducted all in the year in which they are incurred.

3.7 Income Earned in a Province or Territory

Generally, the allocation of taxable income among provinces and territories is based on salaries and wages paid in each province or territory where the corporation had a permanent establishment and on gross revenues attributable to each province or territory where the corporation had a permanent establishment. However, due to the nature of their operations, airlines, railways, and ship, bus and truck operators use alternative methods of allocation.

An airline corporation allocates its taxable income among provinces and territories on the basis of its fixed assets, other than aircraft, in each province and territory and of revenue plane miles flown by its aircraft in provinces and territories in which the corporation had a permanent establishment. The revenue plane miles flown are weighted according to take-off weight of the aircraft operated.

A railway corporation allocates its taxable income among provinces and territories on the basis of equated track miles and of gross ton-miles in each province or territory. Equated track miles is an aggregate number made up of the number of miles of first main track and a percentage of other main track, yard tracks and sidings.

A bus or a truck operator allocates its taxable income among provinces and territories on the basis of the number of kilometres driven by the corporation's vehicles on roads in each province or territory in which the corporation had a permanent establishment and of salaries and wages paid to employees of its permanent establishment in each province or territory.

A ship operator allocates its taxable income among provinces and territories on the basis of port-call-tonnage and of salaries and wages paid to employees in each province or territory in which the corporation had a permanent establishment. Port-call-tonnage is the product of port calls made by the ship and the registered net tonnage of that ship.

ANNEX

Breakdown of Additions by Selected CCA Class – Transportation Sector and Sub-Sectors

(as a per cent of total additions in each sub-sector/sector, 1997)

	Transportation sub-sectors					Transportation
Class (declining balance rate)	**Air**	**Rail**	**Marine**	**Truck**	**Bus**	**sector**
1: Buildings, railroad structures[1] (4%)	0.7	62.2	0.7	5.6	2.9	23.1
3: Certain buildings, railway trestles[2] (5%)	0.1	2.4	0.1	0.2	1.9	1.0
4: Tramway/trolley bus (6%)	0.0	5.6	0.0	0.0	0.0	1.9
6: Railway locomotives (10%)	0.4	9.3	0.1	0.1	0.1	3.2
7: Vessels[3] (15%)	0.0	0.0	94.0	0.0	0.0	5.4
9: Aircraft (25%)	81.6	0.0	0.0	0.0	0.1	15.1
10: Automotive/light trucks/trailers (30%)	4.7	8.8	1.8	55.0	77.6	28.4
16: Automotive for lease/trucks/tractors (40%)	0.0	0.0	0.0	25.7	8.4	9.9
35: Railway cars[4] (7%)	0.0	7.5	0.0	0.0	0.0	2.5
Total	87.5	95.8	96.7	86.6	91.0	90.5

Source: Corporation Sample File, 1997.

[1] Railroad structures are entitled to an additional 6% CCA.
[2] Railway trestles are entitled to an additional 5% CCA.
[3] Canadian-built vessels are entitled to a $33^{1}/_{3}$% straight-line depreciation rate.
[4] Railway cars are entitled to an additional 3%/6% CCA.

Répertoire des taxes fédérales, provinciales et territoriales sur la consommation de l'énergie et des impôts dans le secteur du transport au Canada

mai 2001

Ministère des Finances Canada
Department of Finance Canada

Canada

Répertoire des taxes fédérales, provinciales et territoriales sur la consommation de l'énergie et des impôts dans le secteur du transport au Canada

mai 2001

Mise en garde

Le document a été préparé pour servir de source d'information générale sur les taxes imposées sur la consommation d'énergie et dans le secteur du transport, au Canada, aux paliers fédéral, provincial et territorial. Pour obtenir des renseignements précis sur l'application des taxes dans des situations particulières ou dans le cadre de transactions précises, le lecteur est invité à consulter les dispositions des lois pertinentes.

Pour obtenir des exemplaires supplémentaires, s'adresser au

Centre de distribution
Ministère des Finances du Canada
Tour Ouest, pièce P-135
300, avenue Laurier Ouest
Ottawa (Ontario) K1A 0G5

Téléphone : (613) 995-2855
Télécopieur : (613) 996-0518

Également accessible sur Internet à l'adresse
http://www.fin.gc.ca/

N° de cat. : F2-162/2001F
ISBN 0-662-85898-0

This document is also available in English.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 5

PARTIE 1 – RÉGIME ET NIVEAU DES TAXES FÉDÉRALES, PROVINCIALES ET TERRITORIALES SUR LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE 6

1. Taxes sur les carburants 6

1.1 Taxes fédérales d'accise 6
1.2 Taxes provinciales et territoriales 8
1.2.1 Ontario 9
1.2.2 Québec 10
1.2.3 Colombie-Britannique 11
1.2.4 Alberta 14
1.2.5 Saskatchewan 15
1.2.6 Manitoba 16
1.2.7 Nouveau-Brunswick 17
1.2.8 Nouvelle-Écosse 17
1.2.9 Île-du-Prince-Édouard 18
1.2.10 Terre-Neuve 18
1.2.11 Territoires du Nord-Ouest 19
1.1.12 Nunavut 20
1.1.13 Territoire du Yukon 20

2. Taxes de vente 20

2.1 Taxe de vente fédérale (TPS/TVH) 20
2.2 Taxes de vente provinciales 22
2.2.1 Ontario 22
2.2.2 Québec 24
2.2.3 Colombie-Britannique 24
2.2.4 Alberta, Territoire du Yukon, Territoires du Nord-Ouest et Nunavut 25
2.2.5 Saskatchewan 25
2.2.6 Manitoba 25
2.2.7 Île-du-Prince-Édouard 26
2.2.8 Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve 26

3. Autres taxes 26

3.1 Véhicules automobiles lourds 26
3.2 Climatiseurs pour automobiles 27

PARTIE 2 – RÉGIME ET NIVEAU DES IMPÔTS
DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT FÉDÉRAL, PROVINCIAL ET TERRITORIAL 28

1. Impôt sur le revenu des sociétés 28
1.1 Taux d'imposition 28
1.1.1 Taux général 28
1.1.2. Taux d'imposition moins élevés pour les petites entreprises 29
1.2 Crédits d'impôt à l'investissement 29
1.3 Rajustements servant à déterminer le revenu imposable 30
1.3.1 Pertes d'autres années 30
1.3.2 Déduction pour amortissement 30
1.3.3 Déduction pour amortissement accéléré ou additionnel 33
1.3.4 Actifs ferroviaires 33
1.3.5 Navires canadiens 34
1.3.6 Statistiques sur les actifs du transport 34

2. Impôts autres que sur le revenu 35
2.1 Impôts fondés sur la masse salariale 35
2.1.1 Fédéral 35
2.1.2 Provincial et territorial 35
2.2 Impôts sur le capital 35
2.2.1 Fédéral 36
2.2.2 Provincial 36

3. Autres dispositions fiscales particulières 36
3.1 Règles relatives aux biens de location déterminés 36
3.2 Remboursement de la taxe d'accise sur le carburant d'aviation 37
3.3 Exemption de l'impôt de succursale 37
3.4 Exemption de la retenue d'impôt appliquée aux non-résidents 37
3.5 Exemption de l'impôt touchant le revenu gagné par des non-résidents 38
3.6 Réserve pour les enquêtes quadriennales 38
3.7 Revenu gagné dans une province ou un territoire 38

ANNEXE 40

INTRODUCTION

Le présent ouvrage répond à l'un des engagements pris dans le document intitulé « Stratégie de développement durable », rendu public en décembre 1997 par le ministère des Finances, engagement qui consistait à dresser un répertoire des renseignements disponibles sur le régime et le niveau des taxes fédérales, provinciales et territoriales sur la consommation d'énergie et des impôts sur le transport au Canada. Dans la première partie, on donne un aperçu des taxes prélevées par le gouvernement fédéral, les provinces et les territoires sur les carburants. On y décrit également les taxes de vente fédérale et provinciale ainsi que d'autres taxes pertinentes comme la taxe sur les véhicules lourds et la taxe sur les climatiseurs installés dans les véhicules. La deuxième partie fournit un aperçu des impôts fédéraux, provinciaux et territoriaux reliés au secteur du transport au Canada.

Ce répertoire, de même que deux rapports rendus publics précédemment, qui décrivaient l'application de l'impôt aux matériaux vierges et recyclés[1] et aux ressources renouvelables par rapport aux ressources non renouvelables[2], constitueront la base de connaissances concernant le régime fiscal dans les domaines touchant les préoccupations d'ordre environnemental.

---

[1] Ressources naturelles Canada, ministère des Finances du Canada et Industrie Canada. *Application de l'impôt fédéral aux matériaux vierges et recyclés*, décembre 1996.

[2] Ressources naturelles Canada et ministère des Finances du Canada. *Égalité des chances : le traitement fiscal des investissements concurrentiels dans le secteur de l'énergie*, septembre 1996.

PARTIE 1

RÉGIME ET NIVEAU DES TAXES FÉDÉRALES, PROVINCIALES ET TERRITORIALE SUR LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE

1. Taxes sur les carburants

1.1 Taxes fédérales d'accise

Produits assujettis aux taxes

La *Loi sur la taxe d'accise* impose des taxes sur l'essence avec plomb ou sans plomb, l'essence d'aviation, le carburant diesel et le carburant d'aviation.

La définition d'essence inclut les carburants du genre de l'essence utilisés dans les moteurs à combustion interne autre que les moteurs d'aéronefs. La définition de carburant diesel s'entend notamment de toute huile combustible qui peut être utilisée dans les moteurs à combustion interne de type allumage par compression, à l'exception de toute huile combustible destinée à être utilisée et utilisée de fait comme huile de chauffage.

Ces taxes sont payables par le fabricant ou le producteur au moment de la livraison de la marchandise à un acheteur ou lors de la livraison d'essence ou de carburant diesel à un point de vente au détail par le producteur ou le fabricant. Les taxes d'accise sur les importations de carburants sont payables par l'importateur au moment de l'importation; les exportations sont exemptées.

Lorsqu'un fabricant ou producteur affecte à son propre usage des carburants qu'il a fabriqués ou produits au Canada, les carburants sont réputés avoir été livrés à l'acheteur au moment de leur affectation et le prix de vente des marchandises est réputé être égal à celui qui aurait été raisonnable dans les circonstances si les marchandises avaient été vendues à cette date à une personne avec laquelle le fabricant ou producteur n'avait pas de lien de dépendance.

Les taxes d'accise sur l'essence ont subi plusieurs modifications depuis leur instauration en 1975. La taxe sur le carburant diesel a été adoptée en 1985. L'historique de ces taxes est décrit ci-après.

Majorations des taux de taxes d'accise sur les carburants

Taxes d'accise sur l'essence

L'instauration de la taxe d'accise sur l'essence a été annoncée dans le budget fédéral de 1975. Elle a tout d'abord été fixée à 10 cents le gallon, puis ramenée ultérieurement à 7 cents le gallon.

En 1978, la taxe de 7 cents le gallon prélevée sur l'essence a été appliquée à l'essence d'aviation.

Le 1er janvier 1979, le taux de 7 cents le gallon a été converti au taux équivalent de 1,5 cent le litre selon le système métrique.

Le taux de taxe est resté stable jusqu'au 3 septembre 1985, date à laquelle il a été rehaussé de 2 cents pour s'établir à 3,5 cents le litre.

En 1987, le taux a été majoré, en deux étapes, pour un total de 2 cents le litre, pour s'établir à 5,5 cents le litre.

En 1988, la taxe a de nouveau été majorée de 1 cent le litre.

Dans le budget de 1989, on a annoncé que des taux différents s'appliqueraient à l'essence avec plomb et à l'essence sans plomb. Le taux de la taxe appliquée à l'essence sans plomb a été majoré de 1 cent le litre pour s'établir à 7,5 cents le litre tandis que le taux appliqué à l'essence avec plomb a été majoré de 2 cents le litre pour s'établir à 8,5 cents le litre.

Ces deux taux ont été majorés de 1 cent le litre dans le budget de 1990.

Dans le budget de 1995, la taxe a de nouveau été augmentée, cette fois-ci de 1,5 cent le litre, pour s'établir à 10 cents le litre pour l'essence et l'essence d'aviation sans plomb et à 11 cents le litre pour l'essence et l'essence d'aviation avec plomb. Ces taux sont encore en vigueur.

Taxe d'accise sur le carburant diesel

L'instauration d'une taxe d'accise sur le carburant diesel a été annoncée dans le budget de 1985. Elle a été fixée à 2 cents le litre pour le carburant diesel et le carburant d'aviation.

En 1987, le taux a été relevé, en deux étapes, pour un total de 2 cents le litre pour atteindre 4 cents le litre.

Depuis, la taxe d'accise sur le carburant diesel n'a connu aucune augmentation.

Taux en vigueur :

10 ¢/L	Essence sans plomb et essence d'aviation sans plomb
11 ¢/L	Essence avec plomb et essence d'aviation avec plomb
4 ¢/L	Carburant diesel et carburant d'aviation (autre que l'essence d'aviation)

Exemptions et rabais

Exemption de l'alcool-essence

Lorsque de l'essence ou de l'essence d'aviation est mélangée à de l'alcool pour produire un mélange alcool-essence ou alcool-essence d'aviation contenant au moins 1,35 % d'alcool par volume, la taxe d'accise sur l'essence ou l'essence d'aviation n'est pas exigible sur la partie du mélange qui représente le pourcentage d'alcool par volume. Cette exemption s'applique à l'éthanol et au méthanol (alcool) produits à partir de la biomasse ou de ressources renouvelables, mais ne s'applique pas à l'éthanol et au méthanol produits à partir du pétrole, du gaz naturel ou du charbon.

Remboursement accordé à certains utilisateurs

Ont droit à un remboursement de 1,5 cent le litre de la taxe d'accise payée sur l'essence, les organismes de charité enregistrés, les associations canadiennes enregistrées de sport amateur ou les personnes qui, selon l'attestation d'un médecin, souffrent d'un handicap permanent et pour lesquelles l'usage des services de transport en commun présente un danger. L'acheteur doit toutefois en faire la demande dans les deux ans suivant l'achat de l'essence.

Autres exemptions

Le carburant diesel utilisé pour la génération d'électricité est exempté (sauf si l'électricité est utilisée principalement pour faire fonctionner un véhicule).

L'essence d'aviation et le carburant d'aviation utilisés pour les vols internationaux sont aussi exemptés.

Dans certaines circonstances, les carburants sont également exemptés lorsqu'ils sont utilisés pour les véhicules des gouvernements étrangers, des organisations internationales et des forces armées étrangères.

Dans l'Énoncé économique et la mise à jour budgétaire du 18 octobre 2000, le gouvernement fédéral a annoncé, à un coût de 1,3 milliard de dollars, l'octroi d'une allocation ponctuelle de 125 $ par particulier et de 250 $ par famille, afin d'aider les Canadiens à revenu faible et modeste à payer leur facture de chauffage résidentiel.

Utilisation à d'autres fins

Lorsqu'une personne achète du carburant exempt de taxe ou obtient un rabais ou un remboursement de taxe dû à un usage particulier du carburant et utilise ce carburant à une fin pour laquelle une exemption, rabais ou remboursement n'aurait pas été octroyé, cette personne est tenue de rembourser sans délai une somme égale au montant ainsi obtenu.

1.2 Taxes provinciales et territoriales

Aux taxes fédérales s'ajoutent des taxes provinciales et territoriales sur les carburants. Les provinces perçoivent une taxe à la consommation, c'est-à-dire une taxe payée par le consommateur de carburants. Le producteur de carburants ou les vendeurs intermédiaires perçoivent la taxe auprès des utilisateurs finaux. Les importations de carburants dans une province ou un territoire sont assujetties à la taxe. Les taxes prélevées sur les carburants importés sont généralement payables par l'importateur, au moment de l'importation. Les exportations de la province ou du territoire ne sont pas assujetties à la taxe provinciale ou territoriale.

Entente internationale concernant la taxe sur les carburants

L'International Fuel Tax Agreement (entente internationale concernant la taxe sur les carburants) est une entente conclue entre les États américains et les provinces canadiennes en vue d'assurer la perception et la répartition uniformes des taxes sur les carburants payées par les transporteurs routiers interterritoriaux. Toutes les provinces canadiennes ont signé l'entente, mais les territoires ne l'ont pas signée.

Le fait d'être signataire de l'entente présente l'avantage de permettre aux transporteurs de réduire considérablement la paperasserie administrative et les coûts d'observation liés à l'obligation de rendre compte des taxes perçues sur les carburants. Le transporteur agréé en vertu de l'International Fuel Tax Agreement ne présente à son administration qu'une déclaration trimestrielle des taxes perçues sur les carburants, pour toute la distance parcourue dans toutes les provinces signataires de l'entente au lieu de préparer une déclaration distincte pour chaque province. Cette administration se charge ensuite de rembourser ou de percevoir le montant net des taxes perçues sur les carburants, à l'intention de toutes les parties.

1.2.1 Ontario

Produits assujettis aux taxes

La *Loi de la taxe sur l'essence* impose des taxes sur l'essence utilisée pour produire de l'énergie par combustion interne, sur le carburant d'aviation et sur le propane utilisé dans les véhicules automobiles. En plus, la *Loi de la taxe sur les carburants* impose des taxes sur tout autre carburant incolore servant à produire de l'énergie dans un véhicule à moteur.

Taux :

14,7 ¢/L	Essence sans plomb
17,7 ¢/L	Essence avec plomb
14,3 ¢/L	Carburant incolore, sauf le carburant reçu ou utilisé pour du matériel ferroviaire utilisé sur rails dans le cadre d'un réseau de transport en commun
4,5 ¢/L	Carburant pour le matériel ferroviaire utilisé sur rails dans le cadre d'un réseau de transport en commun
4,3 ¢/L	Propane pour les véhicules à moteur
2,7 ¢/L	Carburant d'aviation

Remboursements, exemptions et rabais

La *Loi de la taxe sur les carburants* prévoit des exemptions relativement aux produits ou aux catégories de personnes suivants :

Produits :

- essence, carburant d'aviation ou propane sur lesquels les taxes imposées en vertu de *Loi de la taxe sur l'essence* ont été payées;
- tout produit qui est un solvant, un naphte ou un diluant, soit tiré du pétrole ou de la distillation destructive du charbon, du bois ou des produits du bois, soit produit par fermentation ou réaction chimique synthétique, sauf s'il est mélangé, composé ou combiné à tout autre carburant imposable en vertu de la Loi;
- tout produit composé intégralement des produits qui précèdent, sauf s'il est destiné à un véhicule à moteur immatriculé;
- le diesel-navire;
- l'éthanol, le méthanol, le gaz naturel, le gaz manufacturé ou tout produit communément appelé gaz de pétrole liquéfié, utilisé pour produire de l'énergie par combustion interne;
- le carburant coloré utilisé à d'autres fins que le fonctionnement d'un véhicule à moteur immatriculé conformément au *Highway Traffic Act* (Code de la route) ou utilisé par son propriétaire pour son plaisir et ses loisirs;
- le carburant incolore livré dans les réservoirs d'un navire à moteur exploité en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*;
- le carburant incolore utilisé pour les véhicules de service, les aéronefs ou les navires d'une force étrangère présente au Canada.

Personnes :

- les diplomates ou les membres des corps consulaires et leurs familles;
- les Indiens, conformément à la définition donnée dans la *Loi sur les Indiens*.

La *Loi de la taxe sur l'essence* prévoit des exemptions pour les mêmes produits et les mêmes catégories de personnes qui bénéficient d'exemptions aux termes de la *Loi de la taxe sur les carburants*, et pour les produits additionnels suivants :

- les distillats;
- les produits connus sous le nom de carburant diesel, mazout domestique et pétrole de chauffage;
- certains types de kérosène.

Des rabais de la taxe sur l'essence et le carburant sont offerts dans les situations suivantes :

- l'essence utilisée dans le matériel agricole, le matériel qu'il n'est pas nécessaire d'immatriculer conformément au *Highway Traffic Act* et le matériel auxiliaire;
- l'essence utilisée dans du matériel non immatriculé, utilisé à des fins commerciales, industrielles ou institutionnelles;
- le carburant incolore utilisé pour faire fonctionner du matériel auxiliaire, lorsque le même réservoir alimente le moteur du véhicule et le matériel auxiliaire.

1.2.2 Québec

Produits assujettis à la taxe

La *Loi concernant la taxe sur les carburants* impose des taxes sur l'essence et le mazout. L'essence est définie comme étant le gaz naturel ou tout dérivé du pétrole, du gaz naturel ou du charbon qui a une densité relative de 0,8017 ou moins à une température de 15,556 degrés Celsius ou qui est déclaré être de l'essence par règlement, à l'exception du gaz naturel ou manufacturé utilisé comme combustible et livré à l'acheteur au moyen de conduites de distribution. La définition de mazout inclut tout combustible gazeux ou liquide qui n'est pas de l'essence selon la Loi et qui peut servir au chauffage ou à l'alimentation d'un moteur à combustion interne, à l'exception du gaz naturel ou manufacturé utilisé comme combustible et livré à l'acheteur au moyen de conduites de distribution.

Taux :

15,2 ¢/L	Essence (incluant benzol, kérosène et turbo-carburant d'aviation de type kérosène, gaz propane, gaz butane et gaz de pétrole liquéfié)
16,2 ¢/L	Mazout
8,2 ¢/L	Gaz propane
3 ¢/L	Essence pour moteur d'aéronef ou mazout coloré pour moteur de locomotive sur rails

Diverses réductions s'appliquent aux taux de taxe pour les carburants livrés dans des régions désignées, frontalières, périphériques, spécifiques ou en bordure d'une région périphérique ou spécifique.

Par contre, la taxe sur l'essence est majorée de 1,5 cent le litre lorsque l'essence est livrée sur le territoire de l'Agence métropolitaine de transport.

Exemptions et remboursements

Les carburants suivants sont exemptés de la taxe :

- gaz propane;
- gaz butane et gaz de pétrole liquéfié lorsqu'ils servent à alimenter le système de chauffage d'un immeuble ou à une fin autre que l'alimentation d'un moteur à combustion interne;
- solvants dérivés du pétrole;

- essence destinée à des usages chimiques;
- mazout coloré utilisé pour faire fonctionner un camion-pompe lorsqu'il est utilisé pour lutter contre un feu de forêt, un navire commercial, une machine agricole ou un bateau de pêche, ou utilisé à une fin autre que l'alimentation d'un moteur à combustion interne;
- huile lourde et pétrole brut servant à l'alimentation d'un moteur de bateau commercial, à une fin autre que l'alimentation d'un moteur à combustion interne, ou à tout autre usage permis par le règlement;
- mazout incolore acquis ou utilisé dans les circonstances et les conditions déterminées par le règlement et aux fins de celui-ci;
- carburant d'aviation utilisé lors d'un vol international au sens des règlements;
- gaz naturel.

Un remboursement de taxe est prévu pour les utilisations suivantes de carburants :

- essence ayant servi à alimenter un moteur de machine agricole ou de bateau de pêche commercial;
- essence ou mazout (huile lourde ou pétrole brut) ayant servi à alimenter un moteur non propulsif;
- essence ou mazout utilisé comme ingrédient dans un produit fabriqué par une personne dans le cadre de son occupation principale;
- essence ou mazout ayant servi au fonctionnement d'un véhicule à moteur immatriculé pour usage exclusif sur un terrain ou chemin privé, ou utilisé pour des opérations agricoles, forestières ou minières.

Remboursement total ou partiel de la taxe

Un transporteur en commun qui satisfait aux exigences a droit, pourvu qu'il en fasse la demande, à un remboursement de la partie de la taxe qui excède 66,67 % du montant de la taxe qu'il a payée dans l'année sur le carburant qui a servi à alimenter le moteur de chaque autobus alors qu'il était affecté au transport en commun.

Un Indien ou une bande a droit, pourvu qu'il en fasse la demande, à un remboursement de la taxe qu'il a payée lors de l'achat de carburant pour sa propre consommation à un établissement de distribution de carburant exploité sur une réserve par un vendeur au détail respectant les formalités de la présente Loi et de la *Loi sur l'utilisation des produits pétroliers*.

D'autres circonstances, spécifiquement prévues, peuvent donner lieu à un remboursement total ou partiel de la taxe d'accise.

1.2.3 Colombie-Britannique

Produits assujettis à la taxe

La *Motor Fuel Tax Act* impose des taxes sur les carburants moteurs achetés en Colombie-Britannique. Les taux de taxe sur l'essence et le carburant diesel incolores varient à l'échelle de la province, car des taxes additionnelles sur les carburants sont imposées dans la Greater Vancouver transit service area (zone de services de transport public du Grand Vancouver) et la Victoria regional transit service area (zone de services de transport public régional de Victoria) afin de financer les services de transport en commun.

Une fraction de la taxe perçue par la province sur l'essence et le carburant diesel incolores sert à financer des organisations gouvernementales particulières. À l'heure actuelle, sur la taxe prélevée sur le carburant incolore, 1,25 cent par litre est destiné à la British Columbia Ferry Corporation (BCFC). Pour contribuer au financement d'importants projets de transport routier, une partie de la taxe sur le carburant incolore, soit 3,25 cents par litre va à la British Columbia Transportation Financing Authority (BCTFA).

Taux :

11 ¢/L *	Essence sauf dans la Greater Vancouver transportation service region et la Victoria regional transit service area
15 ¢/L – Vancouver	Essence dans la Greater Vancouver transportation service region – 8 ¢/L sont destinés à TransLink, une administration régionale du transport
13,5 ¢/L – Victoria	Essence dans la Victoria regional transit service area – 2,5 ¢/L sont destinés aux services de transport en commun
11,5 ¢/L	Carburant diesel sauf dans la Greater Vancouver transportation service region et la Victoria regional transit service area
15,5 ¢/L – Vancouver	Carburant diesel dans la Greater Vancouver transportation service region – 8 ¢/L sont destinés à TransLink, une administration régionale de transport
14 ¢/L – Victoria	Carburant diesel dans la Victoria regional transit service area – 2,5 ¢/L sont destinés aux services de transport
3 ¢/L	Carburant coloré, carburant diesel marin, carburant pour locomotives et carburant d'aviation (sauf moteur non propulsé à réaction)
5 ¢/L	Carburéacteur, pour les vols au Canada
2 ¢/L	Carburéacteur, pour les vols internationaux
1,9 ¢ les 810,32 L	Gaz naturel utilisé à des fins de compression dans les gazoducs destinés à acheminer le gaz commercialisable vers les marchés.
1,1 ¢ les 810,32 L	Gaz naturel utilisé à des fins de compression dans les gazoducs pour extraire le gaz brut et en assurer le transport depuis les puits jusqu'aux usines de traitement Gaz naturel utilisé dans des moteurs fixes autres qu'à des fins de compression dans les gazoducs, s'il n'est pas acheté
7 % du prix d'achat	Gaz naturel acheté, mais non utilisé pour comprimer le gaz ou pomper le pétrole à des fins de transmission par conduites
7 % du prix d'achat	Gaz propane et carburant marin

* y compris la taxe de 3,25 ¢/L destinée à la BCTFA et la taxe de 1,25 ¢/L destinée à la BCFC

Remboursements, exemptions et rabais

Les produits suivants sont exemptés de la taxe en vertu de la *Motor Fuel Tax Act* :

- carburant apporté dans la province dans le réservoir d'alimentation ou dans un réservoir d'alimentation supplémentaire d'un avion, d'un navire ou d'un véhicule à moteur, et qui est utilisé aux fins de transport;
- carburant à base d'alcool à 85 % ou gaz naturel comprimé utilisé pour propulser un véhicule à moteur;
- carburant coloré utilisé par un agriculteur « bona fide » pour faire fonctionner un moteur fixe ou portatif, un tracteur hors route, un tracteur sur route lorsqu'il est utilisé par un agriculteur ou pour le compte de ce dernier aux fins de son exploitation agricole, ou un camion agricole appartenant à une ferme familiale et utilisé aux fins de l'exploitation agricole familiale;
- carburant vendu dans les réserves aux Indiens de plein droit et aux bandes indiennes;
- carburant acheté par les diplomates en vertu des *Consular Tax Exemption Regulations*;
- carburant acheté par des forces étrangères présentes au Canada, conformément à la *Loi sur les forces étrangères présentes au Canada*.

Des remboursements intégraux ou partiels de la taxe sont offerts dans les situations suivantes :

- la taxe est remise sur le carburant vendu aux Autochtones dans les réserves ou à des détaillants approuvés exploitant une entreprise dans une réserve;
- lorsque le carburant incolore est utilisé aux fins suivantes, pour lesquelles l'utilisation de carburant coloré est permise : véhicules prescrits par règlement, utilisés hors route par les industries forestière et minière; véhicules commerciaux utilisés hors route pour transporter des installations ou du matériel de forage;
- la taxe payée sur le carburant acheté par des personnes atteintes de certaines déficiences physiques ou handicaps – jusqu'à concurrence de 400 $ par année;
- la taxe payée sur le carburant utilisé à des fins prescrites pour faire fonctionner le moteur d'un véhicule à moteur fixe;
- la taxe payée sur le carburant moteur qui alimente les voitures particulières;
- la taxe payée sur le carburéacteur utilisé par des transporteurs canadiens effectuant des vols internationaux;
- la taxe payée sur le carburéacteur utilisé par des transporteurs canadiens pour le transport de marchandises sur des vols internationaux;
- la taxe payée sur le carburant servant à alimenter un camion de ferme familiale mais qui est utilisé pour exploiter une entreprise à l'échelle internationale, aux fins de l'exploitation agricole familiale, si le camion porte un autocollant explicite;
- la taxe payée sur le carburant coloré, acheté par des personnes qui répondent à la définition d'agriculteurs « bona fide », lorsque le carburant est utilisé à une fin prescrite par règlement.

Le carburant coloré taxé à un taux moins élevé (3 ¢/L) est autorisé pour alimenter :

- un navire;
- un tracteur, lorsqu'il est utilisé hors route;
- une machine industrielle, lorsqu'elle est utilisée hors route;
- un type de véhicule à moteur prescrit par règlement, lorsqu'il est utilisé hors route par l'industrie forestière;
- un type de véhicule à moteur prescrit par règlement, lorsqu'il est utilisé hors route par l'industrie minière, aux fins de la mise en valeur de ressources minérales;
- un moteur fixe ou portatif;
- une machine utilisée pour la construction de routes, dans le cadre d'un projet routier;
- un véhicule à moteur commercial, lorsqu'il est utilisé hors route aux fins du transport :
  - d'installations, de matériel ou de fournitures de forage;
  - de carburant, d'eau, de matériel ou de fournitures pour l'entretien des puits;
  - de matériel et de fourniture de géophysique et de séismographie à l'intention des personnes qui mènent des activités d'exploration ou de forage dans le cadre d'activités pétrolières;
- un tracteur lorsqu'il est utilisé sur route par un agriculteur ou pour le compte de ce dernier, aux fins de son exploitation agricole;
- un camion de ferme familiale utilisé aux fins de l'exploitation familiale, si le camion de ferme agricole porte un autocollant explicite;
- un tracteur, une machine industrielle ou une machine utilisée pour la construction des routes, à destination ou en provenance d'un endroit où l'utilisation de carburant coloré pour alimenter le véhicule est par ailleurs autorisé;
- un véhicule habituellement utilisé à une fin autorisée par ailleurs par la Loi et pour lequel un permis d'exploitation temporaire a été accordé en vertu de la *Commercial Transport Act*.

1.2.4 Alberta

Produits assujettis à la taxe

La *Fuel Tax Act* impose des taxes sur le mazout et le carburant d'aviation. Le carburant d'aviation englobe l'essence d'aviation et le carburéacteur.

Taux :

9 ¢/L	Essence et carburant diesel
6,5 ¢/L	Propane pour les moteurs uniquement
3 ¢/L	Carburant pour locomotives
1,5 ¢/L	Carburant d'aviation (essence d'aviation et carburéacteur)
Nul	Éthanol, gaz naturel et carburant coloré[3]

Remboursements, exemptions et rabais

Les produits suivants sont exemptés en vertu de la *Fuel Tax Act* de l'Alberta :

- carburant vendu dans les réserves à des Indiens de plein droit ou à des bandes indiennes;
- carburant acheté par des membres du corps diplomatique;
- carburant acheté par le gouvernement fédéral;
- carburant acheté par des membres de forces étrangères présentes au Canada;
- carburant acheté par les sociétés de chemin de fer;
- propane acheté à des distributeurs qui font la mise en bouteille.

Le carburant coloré exonéré de taxe est autorisé pour :

- les véhicules et l'équipement qui ne doivent pas être immatriculés et qui sont utilisés exclusivement hors route aux fins d'activités commerciales hors route (les activités commerciales hors route admissibles incluent les suivantes : exploitation forestière, exploitation minière, entretien et forage de puits de pétrole et de gaz, construction de routes et construction de pipelines);
- les machines agricoles et les véhicules immatriculés lorsqu'ils sont utilisés par des agriculteurs admissibles;
- le chauffage des bâtiments;
- le matériel non immatriculé lorsqu'il est utilisé hors route par les municipalités, les hôpitaux et les écoles.

Un rabais est offert pour la taxe payée sur l'essence, le diesel ou le propane, lorsque le carburant a servi à faire fonctionner un véhicule immatriculé à des fins d'activités commerciales hors route. Le ministre peut également accorder un rabais relativement à la taxe payée sur le mazout ou le gaz de pétrole liquéfié utilisé par une ville, un village ou un agriculteur, dans certaines conditions prescrites par règlement.

Les agriculteurs sont non seulement autorisés à utiliser de l'essence et du carburant diesel colorés exonérés de taxe, mais ils bénéficient également d'une réduction de 6 cents le litre sur le carburant diesel utilisé pour tirer un revenu d'une exploitation agricole. Cette réduction additionnelle est offerte en vertu de l'Alberta Farm Fuel Distribution Allowance.

---

[3] Le méthanol dans l'essence n'est plus exempté de taxe depuis le 1er mai 2000.

1.2.5 Saskatchewan

Produits assujettis à la taxe

La *Fuel Tax Act* impose des taxes sur tous les carburants qui peuvent servir à propulser un véhicule à moteur.

Taux :

15 ¢/L	Essence, essence mélangée à de l'éthanol, carburant diesel et carburant pour locomotives
9 ¢/L	Propane
3,5 ¢/L	Essence d'aviation
3,5 ¢/L	Carburant d'aviation pour turboréacteur
Nul	Diesel coloré et gaz naturel comprimé

Remboursements, exemptions et rabais

Les catégories de personnes et de produits suivants sont exonérés de la taxe :

- le propane et le carburant diesel coloré utilisés exclusivement pour la cuisson, le chauffage et l'éclairage, et non utilisés dans les moteurs à combustion interne;
- le gaz naturel comprimé utilisé à toutes fins;
- le carburant acheté par les ministères et les organismes fédéraux au moyen d'une carte de crédit du gouvernement;
- tout type de carburant non manufacturé ni conçu pour être utilisé dans un moteur à combustion interne;
- le carburant diesel coloré et le propane achetés par un agriculteur possédant un permis valide l'exemptant de la taxe sur les carburants lorsqu'ils sont utilisés dans des machines agricoles et des véhicules non immatriculés de la « catégorie F »;
- le carburant diesel coloré acheté par un pêcheur, un bûcheron ou un trappeur professionnel exempté, en vertu d'un permis, de la taxe sur les carburants lorsque ce carburant est utilisé pour faire fonctionner du matériel non immatriculé dans des activités hors route à des fins de production primaire.

Des remboursements intégraux ou partiels de la taxe payée sont offerts dans les situations suivantes :

- la taxe payée sur l'essence achetée par des agriculteurs, pêcheurs, trappeurs et bûcherons professionnels. Depuis le 1er janvier 2001, les agriculteurs peuvent acheter en franchise de taxe l'essence et le propane en vrac (le particulier qui effectue de tels achats doit être titulaire d'un permis l'exemptant de la taxe sur les carburants obtenu dans le cadre du Farm Fuel Program et doit fournir le numéro du permis au vendeur de carburant en vrac au moment de l'achat). Les agriculteurs pourront continuer de demander un rabais relativement à la taxe payée sur le carburant destiné à des fins agricoles acheté à des points de vente au détail;
- la taxe payée sur le carburant utilisé comme intrant direct dans un processus de fabrication;
- la taxe payée par les ministères ou organismes fédéraux.

Un programme d'aide à la compétitivité applicable à l'essence et au propane est offert aux marchands de carburant établis près des frontières de l'Alberta et du Manitoba. Le niveau de l'aide est déterminé en fonction des écarts fiscaux entre les provinces.

1.2.6 Manitoba

Produits assujettis aux taxes

La *Loi de la taxe sur le carburant* et la *Loi de la taxe sur l'essence* imposent des taxes sur tous les carburants pouvant servir à faire fonctionner un moteur à combustion interne ou à des fins de chauffage.

Taux :

11,5 ¢/L	Essence
3,2 ¢/L	Carburant d'aviation
10,9 ¢/L	Carburant moteur (diesel)
9 ¢/L	Alcool-essence
1,7 ¢/L	Diesel-navire et pétrole brut à des fins de chauffage
1,9 ¢/L	Carburant coloré (diesel) à des fins de chauffage
1,6 ¢/L	Propane et butane pour le chauffage
5,7 ¢/L	Propane et butane pour les véhicules
4,3 ¢ kg	Propane et butane pour cylindres portatifs
6,3 ¢/L	Carburant pour locomotives (diesel)

Remboursements, exemptions et rabais

Des exemptions sont offertes pour les catégories de personnes et les produits suivants :

- le carburant vendu dans les réserves à des Indiens de plein droit ou à des bandes indiennes;
- le carburant coloré vendu à des agriculteurs, des pêcheurs et des trappeurs, à des fins prescrites par règlement;
- le carburant coloré vendu à des municipalités pour du matériel de lutte contre l'incendie et d'autres équipements pour les travaux municipaux;
- le carburant diesel coloré acheté exclusivement à des fins d'exploration minière hors route et utilisé dans le cadre d'activités minières hors route, pour le transport du minerai d'une mine au Manitoba à un centre de traitement au Manitoba, ou pour la récupération du minerai dans le cadre de l'exploitation minière;
- le propane acheté uniquement pour chauffer des bâtiments agricoles ou la résidence de l'agriculteur ou pour faire fonctionner les séchoirs à grains sur les terres agricoles;
- le propane acheté par les sociétés minières pour sécher le concentré de minerai ou pour chauffer l'air extérieur utilisé pour ventiler les usines de traitement ou les puits de mine;
- le carburant d'aviation acheté pour transporter les marchandises sur des vols transocéaniques directs;
- le carburant vendu à des navires de haute mer étrangers se réapprovisionnant à Churchill.

Des remboursements de la taxe sont offerts dans les situations suivantes :

- la taxe payée sur l'essence par les trappeurs aux fins de l'utilisation d'une motoneige;
- la taxe payée sur l'essence par un pêcheur aux fins de l'utilisation d'un bateau, d'un canot ou d'une motoneige pour pêcher ou transporter le poisson;
- la taxe payée sur l'essence et le carburant moteur exportés en vrac;
- la taxe payée sur l'essence utilisée pour un avion monoplace conçu et utilisé aux fins de l'épandage aérien au-dessus des terres agricoles.

1.2.7 Nouveau-Brunswick

Produits assujettis à la taxe

La *Loi de la taxe sur l'essence et les carburants* impose des taxes sur l'essence et les carburants pouvant servir à faire fonctionner un moteur à combustion interne ou être utilisé à des fins de chauffage, mais n'impose pas de taxes sur le gaz manufacturé utilisé comme carburant.

Taux :

10,7 ¢/L	Essence sauf le carburant d'aviation
2,5 ¢/L	Carburant d'aviation
13,7 ¢/L	Carburant moteur (y compris le carburant diesel)
4,3 ¢/L	Carburant pour locomotives
6,7 ¢/L	Propane

Remboursements, exemptions et rabais

La taxe peut être remboursée ou exemptée si le carburant est utilisé par des agriculteurs, des producteurs de bois, des pêcheurs, des aquaculteurs, des sylviculteurs ou des navires immatriculés conformément à la *Loi sur la marine marchande du Canada*, pour des opérations minières ou l'exploitation des carrières, la fabrication de biens, le chauffage ou l'éclairage de locaux, le chauffage de l'eau pour emploi domestique, la production d'électricité à des fins de vente, ou encore par certaines catégories de personnes. Le carburant d'aviation est également exonéré de la taxe, au moyen d'un remboursement, lorsqu'il est utilisé pour des vols commerciaux internationaux. Les consommateurs des Premières nations peuvent bénéficier d'une exonération de la taxe sur l'essence et le carburant moteur auprès de détaillants désignés dans les réserves avec lesquelles la province a conclu des ententes.

1.2.8 Nouvelle-Écosse

Produits assujettis à la taxe

La *Revenue Act* impose des taxes sur l'essence, le diesel et le propane.

Taux :

13,5 ¢/L	Essence
15,4 ¢/L	Carburant diesel
7 ¢/L	Propane
0,9 ¢/L	Essence d'aviation
1,1 ¢/L	Essence ou carburant diesel utilisé dans les navires à des fins commerciales

Remboursements, exemptions et rabais

Des exemptions sont offertes pour le naphte, le mazout et le pétrole de chauffage utilisé pour la cuisson ou le chauffage, les travaux publics ou les services publics, la lutte contre les incendies, la pêche commerciale, les traversiers commerciaux, l'aquaculture, les locomotives sur rails, le chauffage des bâtiments, l'agriculture commerciale, la production ou la récolte de produits forestiers et la fabrication ou la production de biens à des fins de vente.

Dans son budget de 2000, la Nouvelle-Écosse prévoit un rabais de 50 $ sur le mazout pour les habitants à faible revenu.

Des remboursements sont accordés aux diplomates, aux forces étrangères présentes au Canada et pour toutes les autres activités dont il est question ci-dessus, ainsi que dans des situations particulières.

Les dispositions relatives aux exemptions et aux remboursements ne s'appliquent pas aux activités suivantes : la fabrication de béton tout préparé; les travaux de réparation ou d'entretien en tous genres; la récupération de biens ou de matériaux; la production de ressources non renouvelables (par exemple, exploitation de carrières, exploitation minière, exploitation pétrolière) et la construction, pour ne nommer que celles-ci.

Aucune disposition ne prévoit la vente de carburants exonérés aux membres des Premières nations. Toutefois, ce sujet fait présentement l'objet de discussions.

1.2.9 Île-du-Prince-Édouard

Produits assujettis à la taxe

La *Gasoline Tax Act* impose des taxes sur l'essence et le carburant diesel utilisés pour le fonctionnement de moteurs à combustion interne et sur le carburant d'aviation.

Taux :

13 ¢/L	Essence et propane
0,7 ¢/L	Carburant d'aviation
13,5 ¢/L	Carburant diesel

Remboursements, exemptions et rabais

Le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard prévoit des exemptions de taxe sur les carburants seulement aux détenteurs de permis en vertu de la *Gas Tax Act Regulations*. Seul le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard est exempté de la taxe sans détenir de permis.

Aucune taxe n'est payable sur l'essence ou le carburant diesel colorés, le naphte ou le propane lorsqu'ils ne servent pas à faire fonctionner un moteur à combustion interne. Le carburant diesel coloré ne peut être utilisé que pour le chauffage à des fins autres que le fonctionnement d'un moteur à combustion interne. L'essence colorée peut être utilisée, entre autres, par le gouvernement de Île-du-Prince-Édouard pour l'exploitation agricole, la pêche et l'aquaculture; la fabrication; les scieries; les terrains de golf; les pistes de curling; les patinoires; le damage des pistes de motoneige; la production d'engrais, de chaux et de céréales fourragères; l'exploitation forestière commerciale; le calibrage sur mesure des pommes de terre et les bateaux utilisés pour des excursions locales.

1.2.10 Terre-Neuve

Produits assujettis à la taxe

La *Gasoline Tax Act* impose des taxes sur l'essence et le carburant diesel utilisés pour le fonctionnement de moteurs à combustion interne et sur le carburant d'aviation.

Taux :

16,5 ¢/L	Essence
15 ¢/L	Essence dans la région côtière du Sud du Labrador
Taux approprié + 1,5 ¢/L	Essence avec plomb
16,5 ¢/L	Carburant diesel
7 ¢/L	Propane
0,7 ¢/L	Essence d'aviation
3,5 ¢/L	Carburant marin autre que pour des embarcations de plaisance

Des exemptions sont offertes pour diverses activités commerciales, dont celles-ci : agriculture, abattage et transport des grumes à des fins commerciales, déchiquetage et écorçage, traitement du poisson, débarquement du poisson par moteur fixe, pêche commerciale, culture ou récolte de plantes ou d'animaux aquatiques, navires empruntant des itinéraires réguliers aux fins du commerce international ou interprovincial, concassage de pierres, criblage des agrégats ou production d'asphalte, matériel de fabrication à poste fixe ou stationnaire, locomotives, production d'électricité et certaines activités minières. En outre, le mazout, le pétrole de chauffage, le kérosène, le propane, le butane ou le naphte utilisés à d'autres fins que la production d'énergie dans un moteur à combustion interne sont exemptés de taxe. Enfin, les Indiens de plein droit ne sont pas assujettis aux taxes, mais seulement lorsqu'ils vivent dans les réserves.

1.2.11 Territoires du Nord-Ouest

Produits assujettis à la taxe

La *Loi sur la taxe sur les produits pétroliers* impose des taxes sur les produits liquides du pétrole sur une base *ad valorem*. La taxe est calculée selon un pourcentage du prix imposable prescrit par règlement. Les produits liquides du pétrole n'incluent pas le propane, le butane ou le naphte. Le prix taxable par litre d'essence est déterminé à l'aide du prix médian obtenu par le ministre au moyen d'un échantillonnage périodique des prix de détail, taxe non comprise, de l'essence sans plomb régulière vendue à Yellowknife et est fixé par le ministre. Lorsque le prix imposable du litre d'essence change, le montant révisé n'entre pas en vigueur avant qu'au moins sept jours se soient écoulés après l'enregistrement d'un règlement qui prescrit un prix imposable différent pour le litre d'essence.

Taux :

10,7 ¢/L	Essence achetée à un point donné du réseau d'autoroutes
6,4 ¢/L	Essence non achetée à un point donné du réseau d'autoroutes
1 ¢/L	Carburant d'aviation
11,4 ¢/L	Carburant pour locomotives
9,1 ¢/L	Carburant moteur (diesel)
3,1 ¢/L	Tous les autres produits pétroliers et les produits qui ne sont pas du carburant moteur (diesel)

Remboursements, exemptions et rabais

Aucune taxe n'est payable par les hôpitaux, les municipalités ou les forces étrangères présentes au Canada, ou lorsque les produits sont achetés à des fins de chauffage des locaux, de lubrification, d'épandage ou d'aspersion sur les routes ou les rues, ou à titre de carburant ou de solvant de dégraissage.

Les produits du pétrole achetés ou importés pour le réseau d'alerte avancé sont également exemptés de taxe. Les Indiens de plein droit peuvent acheter du carburant en franchise de taxe dans les réserves.

1.1.12 Nunavut

Nunavut a adopté la *Loi sur la taxe sur les produits pétroliers* des Territoires du Nord-Ouest afin qu'elle s'applique également à son territoire.

1.1.13 Territoire du Yukon

Produits assujettis à la taxe

La *Loi de la taxe sur le combustible* impose des taxes sur l'essence et le carburant diesel utilisés pour faire fonctionner des moteurs à combustion interne et sur le carburant d'aviation.

Taux :

1,1 ¢/L	Mazout utilisé pour propulser un aéronef
7,2 ¢/L	Carburant diesel
6,2 ¢/L	Tout autre mazout

Remboursements, exemptions et rabais

Des exemptions sont offertes pour les activités de lubrification, d'épandage ou d'aspersion sur les routes ou les rues, les carburants ou solvants de dégraissage, les utilisations médicales ou pharmaceutiques, la cuisine et le chauffage des bâtiments. De même, en vertu de la *Loi de la taxe sur le combustible du Yukon*, certains utilisateurs commerciaux de carburant sont exonérés de la taxe et peuvent obtenir des permis d'exonération de la taxe dans le cadre du Fuel Tax Exempt Permit Program du Territoire du Yukon. Voici les secteurs visés : exploitation minière, piégeage, industrie forestière, pêche, pourvoirie, exploitation agricole et générateurs stationnaires. Le gouvernement du Canada et les forces étrangères présentes au Canada sont exonérés de la taxe. Enfin, aucune taxe n'est exigée sur le gaz de pétrole liquéfié, quelle que soit son utilisation.

2. Taxes de vente

2.1 Taxe de vente fédérale (TPS/TVH)

La taxe sur les produits et services (TPS) et la taxe de vente harmonisée (TVH) sont imposées par le gouvernement fédéral aux termes de la *Loi sur la taxe d'accise*. La plupart des provinces imposent des taxes de vente au détail sur les biens et sur certains services vendus à des fins de consommation sur leur territoire. Toutefois, de façon générale, ces taxes ne s'appliquent pas aux carburants moteurs qui sont assujettis aux taxes provinciales sur les produits. La TPS/TVH fédérale s'applique aux produits de l'énergie, au même titre que les autres produits.

Caractéristiques fondamentales de la TPS/TVH

La TPS/TVH a été conçue pour s'appliquer à la valeur de la consommation finale des biens et des services. Il s'agit d'une taxe sur la valeur ajoutée (TVA) et, à ce titre, elle s'applique uniquement à la valeur ajoutée à chaque étape du processus de production. Au Canada, la taxe s'applique à la valeur

intégrale de chaque bien ou service et les entreprises peuvent demander le crédit de taxe sur les intrants correspondant au montant de la taxe payée sur les intrants.

La grande différence entre une taxe de vente au détail et une TVA réside dans le mode de perception de la taxe : taxe de vente mono-stade versus taxe de vente multi-stades. De plus, dans un régime de taxe de vente au détail, très peu de services sont assujettis à la taxe, bien que dans certaines provinces un nombre restreint de services soient taxés.

Définition de l'assiette fiscale

La TPS est appliquée au taux de 7 % (la TVH, au taux de 15 %) sur la fourniture de biens ou de services effectuée dans le cadre d'une activité commerciale – les vendeurs doivent prélever la taxe sur la vente du bien ou du service et peuvent recouvrer le montant intégral de la taxe payée dans le cadre d'une opération commerciale. La TPS/TVH s'applique à la valeur totale de la contrepartie payée pour la fourniture de tous les biens ou services au Canada, y compris les carburants taxés en vertu de la *Loi sur la taxe d'accise*.

Les éléments non compris dans l'assiette fiscale sont soit détaxés, soit exonérés.

Biens et services détaxés

La vente du bien ou du service s'effectue intégralement en franchise de taxe – aucune taxe n'est imposée sur la vente, et la valeur totale de la TPS payée sur les intrants peut être recouvrée au moyen du crédit de taxe sur les intrants.

Catégories détaxées :

- les exportations;
- les produits alimentaires de base;
- les médicaments sur ordonnance;
- les appareils médicaux;
- les produits agricoles et les produits de la pêche.

Biens et services exonérés

Aucune taxe n'est appliquée à la vente finale d'un bien ou d'un service aux consommateurs; toutefois, le fournisseur ne peut demander les crédits de taxe sur les intrants relativement aux achats des intrants. Par conséquent, une fraction de la taxe est transmise indirectement au consommateur final.

Catégories exonérées :

- les services financiers;
- les services de soins de santé et de soins dentaires;
- les services d'enseignement;
- les loyers d'habitation et les habitations;
- les transports en commun;
- certaines activités d'organismes de bienfaisance et d'organismes à but non lucratif;
- les gouvernements et certains organismes du secteur public.

La TPS/TVH tient compte également de circonstances particulières dans divers secteurs de l'économie.

Exemples de caractéristiques particulières :

- la règle relative à la petite entreprise;
- le logement;
- le tourisme;

- les intrants des agriculteurs;
- les remises aux organismes de services publics.

Assujettissement à la taxe

L'assujettissement à la taxe incombe à l'acheteur ou au bénéficiaire d'un bien ou d'un service. La taxe est perçue par le vendeur, pour le compte de l'État.

2.2 Taxes de vente provinciales

2.2.1 Ontario

La *Loi sur la taxe de vente au détail* impose une taxe sur l'achat de la plupart des biens, sur certains services et sur les primes d'assurance en Ontario. La taxe doit être perçue au moment de la vente.

Le taux de taxe général est de 8 % pour la plupart des produits, compte tenu des exceptions suivantes :

- 5 % sur le logement temporaire;
- 4 % sur l'assurance automobile[4];
- 10 % sur les droits d'entrée supérieurs à 4 $;
- 10 % sur les boissons alcoolisées vendues en vertu d'un permis délivré par la Commission des permis de vente d'alcool de l'Ontario, conformément à la *Loi sur les permis d'alcool;*
- 12 % sur les boissons alcoolisées vendues en vertu d'un permis de la Régie des alcools de l'Ontario, conformément à la *Loi sur les alcools.*

Des exemptions sont accordées pour :

- certains biens et services de consommation;
- certains biens agricoles;
- certains producteurs;
- certaines catégories d'acheteurs ou de vendeurs (par exemple, diplomates, Indiens de plein droit, etc.).

La taxe de vente au détail ne s'applique pas aux carburants moteurs assujettis à la *Loi de la taxe sur les carburants* ou à la *Loi de la taxe sur l'essence*. Une exemption de la taxe de vente au détail est également accordée pour les produits énergétiques suivants :

- le charbon;
- le coke et le bois, conformément à la définition du ministre;
- le gaz naturel et le gaz manufacturé, conformément à la définition du ministre;
- l'électricité, à toutes les fins;
- l'éthanol ou le méthanol, vendu et acheté comme carburant pour produire de l'énergie par combustion interne dans un moteur, à condition que le carburant soit versé par le vendeur directement dans le réservoir à carburant du moteur.

---

[4] Le budget de 2000 de l'Ontario prévoit l'élimination progressive de la taxe de vente au détail sur les primes d'assurance automobile, comme suit :
- 3 % à compter du 1er avril 2001;
- 2 % à compter du 1er avril 2002;
- 1 % à compter du 1er avril 2003;
- 0 % à compter du 1er avril 2004.

Aux termes de la *Loi sur la taxe de vente au détail*, une taxe aux fins de conservation du carburant s'applique aux nouvelles voitures de tourisme et aux véhicules loisir travail consommant respectivement 6 litres ou plus et 8 litres ou plus d'essence ou de carburant diesel aux 100 kilomètres, sur route.

Cette taxe s'applique à toutes les nouvelles voitures de tourisme vendues ou louées, à bail ou non, pour une période de plus de 30 jours, en Ontario. Les camions légers et les fourgonnettes, y compris les mini-fourgonnettes, sont exonérés.

La taxe aux fins de conservation du carburant est une taxe uniforme, qui s'applique selon les taux suivants.

Évaluation de la consommation (L/100 km)	**Taxe sur toute voiture de tourisme neuve**	**Taxe sur tout véhicule loisir travail neuf**
moins de 6	0 $ / (crédit de 100 $)	0 $
6 à 7,9	75 $	0 $
8 à 8,9	75 $	75 $
9 à 9,4	250 $	200 $
9,5 à 12	1 200 $	400 $
12,1 à 15	2 400 $	800 $
15,1 à 18	4 400 $	1 600 $
plus de 18	7 000 $	3 200 $

Cette taxe doit être incluse dans la juste valeur aux fins du calcul de la taxe de vente au détail de l'Ontario.

Quiconque achète un véhicule à l'extérieur de l'Ontario et le ramène en Ontario pour usage personnel doit payer la taxe appropriée aux fins de conservation du carburant et la taxe de vente au détail de 8.% susceptibles de s'appliquer.

Un crédit d'impôt aux fins de conservation du carburant (maximum de 100 $) est offert aux acheteurs de voitures de tourisme neuves qui consomment moins de 6 litres d'essence ou de carburant diesel aux 100 kilomètres, sur route. Le crédit ne s'applique pas aux véhicules loisir travail.

L'Ontario offre un remboursement de la taxe de vente au détail pour les véhicules qui fonctionnent exclusivement au carburant de remplacement (électricité, propane, gaz naturel, éthanol, méthanol) ou qui sont convertis dans les 180 jours suivants leur achat afin de fonctionner exclusivement au carburant de remplacement. Le remboursement est également offert dans le cas des véhicules pouvant être alimentés à l'aide de deux types de carburant, qui fonctionnent avec un des carburants de remplacement susmentionnés mais n'utilisent pas un mélange d'un carburant de remplacement et de carburant diesel.

Un remboursement de la taxe payée, jusqu'à concurrence de 759 $, s'applique aux véhicules alimentés au propane, tandis qu'un rabais pouvant atteindre 1 000 $ est offert dans le cas des véhicules qui fonctionnent avec l'un des autres carburants de remplacement susmentionnés.

2.2.2 Québec

Outre les taxes spécifiques appliquées à l'essence, le Québec prélève une taxe de vente calculée d'après le prix de vente, y compris une taxe d'accise, une taxe provinciale sur les produits et la TPS. La taxe de vente du Québec (TVQ) est entrée en vigueur le 1er juillet 1992. Il s'agit d'une taxe sur la consommation de biens et de services au Québec et elle s'apparente à la TPS au Canada. La TVQ, qui doit être payée par le consommateur ou l'acheteur final, est, depuis le 1er août 1995, perçue par les entreprises ou les vendeurs (que l'on appelle les inscrits) à chaque étape du processus de production ou de mise en marché des biens et des services.

La TVQ est calculée au taux de 7,5 % sur les fournitures de biens et de services effectuées au Québec, et elle est généralement payable, au même titre que la TPS, par le bénéficiaire de la fourniture lorsque la contrepartie est payée ou devient exigible. La TVQ s'applique également aux fournitures de biens incorporels et aux biens immobiliers.

Les inscrits perçoivent la taxe sur la valeur de la contrepartie de la fourniture et ils sont autorisés à toucher un remboursement de la taxe payée sur les intrants (l'équivalent des crédits de taxe sur les intrants dans le cas de la TPS) dans le cadre de leurs achats. Les inscrits versent le montant net au gouvernement, à des périodes précises. Comme dans le cas de la TPS, la plupart des personnes menant des activités commerciales sont tenues de s'inscrire aux fins de la taxe. Il s'agit, entre autres, des personnes qui exploitent une entreprise au Québec. Toutes les fournitures sont assujetties à la TVQ, à l'exception des fournitures exonérées et des fournitures détaxées. Comme pour la TPS, aucun remboursement du crédit sur les intrants n'est effectué dans le cas des fournitures exonérées.

2.2.3 Colombie-Britannique

La taxe prélevée par la Colombie-Britannique au titre des services sociaux s'applique à toutes les ventes et locations à bail de biens meubles corporels dans la province. Elle s'applique également aux services taxables, aux services juridiques, aux services de stationnement dans la région de Vancouver, aux services de télécommunication et au gaz propane.

Le taux de taxe général est de 7 %, à l'exception des véhicules d'une valeur d'au moins 32 000 $, de l'alcool et du transport interterritorial. La *Social Service Tax Act* impose également une taxe écologique de 3 $ sur chaque nouveau pneumatique acheté dans la province au prix minimal de 30 $. Une taxe écologique de 5 $ s'applique à chaque nouvel accumulateur avec plomb pesant au moins deux kg.

Les carburants moteurs assujettis à la *Motor Fuel Tax Act* sont exonérés de la taxe de vente au détail. Outre les exemptions prévues pour l'essence et le carburant assujettis à la *Motor Fuel Tax Act*, la Colombie-Britannique accorde des exemptions pour les combustibles utilisés à des fins de chauffage et d'éclairage. Plus précisément, une exemption est accordée pour les produits suivants :

- l'électricité et gaz naturel achetés à des fins d'utilisation dans une unité de logement résidentiel;
- le mazout acheté à des fins d'utilisation dans une unité de logement résidentiel;
- le charbon et le coke;
- les matériaux et l'équipement prescrits par règlement, utilisés directement ou indirectement pour la conservation d'énergie (par exemple, matériel d'isolation thermique, fenêtres à double vitrage, trousse de conversion au propane pour les automobiles).

Un remboursement partiel de la taxe est offert pour les nouveaux véhicules à moteur admissibles, fabriqués pour pouvoir fonctionner avec des carburants de remplacement. Les personnes qui achètent, ou louent à bail pour au moins un an, des véhicules admissibles convertis à un carburant de remplacement

autres qu'un autobus-voyageurs ou un véhicule électrique hybride sont admissibles à un remboursement, jusqu'à concurrence de 500 $, de la taxe payée sur l'achat ou la location à bail du véhicule.

Les personnes qui achètent, ou louent à bail pour une période d'au moins un an, un autobus-voyageurs converti à un carburant de remplacement sont admissibles à un remboursement, jusqu'à concurrence de 5 000 $, de la taxe payée sur l'achat ou la location à bail du véhicule en question.

En outre, une dérogation est accordée pour s'assurer que les véhicules convertis à un carburant de remplacement qui sont des voitures de tourisme, autres que des véhicules électriques hybrides, ne sont pas assujettis à un taux de taxe supérieur (taxe de luxe) sous prétexte que le fait de pouvoir être alimentés par un carburant de remplacement les rend plus onéreux qu'un modèle comparable fonctionnant à l'essence ou au carburant diesel.

2.2.4 Alberta, Territoire du Yukon, Territoires du Nord-Ouest et Nunavut

Ces provinces et territoires ne prélèvent aucune taxe de vente au détail.

2.2.5 Saskatchewan

La *Province Sales Tax Act* prévoit une taxe de vente de 6 % qui s'applique à l'achat, à l'importation ou à la location de la plupart des biens et de certains services.

Les habitations résidentielles prêtes à emporter, dont la vente ne comprend que la livraison de la maison sur le site du client, sont assujetties à une taxe au taux de 3 % sur le prix de vente total, TPS en sus. Les habitations vendues à des fins non résidentielles sont assujetties à une taxe au taux intégral de 6 %.

Les carburants taxés en vertu des lois provinciales sur les carburants sont exonérés de la taxe de vente au détail de la province. Des exemptions de la taxe provinciale de vente au détail sont également offertes pour les produits suivants :

- l'électricité utilisée dans une unité de logement résidentiel ou une ferme; à des fins de chauffage d'un bâtiment où le chauffage est uniquement assuré par l'électricité; à des fins d'exploitation de systèmes d'irrigation; et pour les pistes de curling, les patinoires et les piscines publiques à but non lucratif;
- le charbon;
- les carburants dérivés du pétrole utilisés à des fins de chauffage et de cuisson dans les maisons ou les bâtiments et pour le chauffage des véhicules ferroviaires;
- l'électricité et les carburants utilisés à des fins de fabrication.

2.2.6 Manitoba

Une taxe est prélevée au taux de 7 % sur le prix de vente des biens meubles corporels vendus dans la province. La taxe s'applique également à certains services, comme ceux de télécommunication, de réparation et de photographie.

Les carburants taxés en vertu des lois provinciales sur les carburants sont exonérés de la taxe de vente au détail de la province. Des exemptions de la taxe de vente au détail sont accordées pour les produits suivants :

- le charbon, le bois et le coke utilisés à des fins domestiques;
- l'électricité pour usage résidentiel;
- le gaz naturel et le propane utilisés pour chauffer les maisons;
- le mazout de chauffage.

2.2.7 Île-du-Prince-Édouard

La taxe de vente de l'Île-du-Prince-Édouard s'applique à tous les acheteurs, utilisateurs ou consommateurs de la plupart des biens et de certains services particuliers. La taxe est prélevée au taux de 10 % sur le prix de vente, TPS comprise, des biens et des services taxables. Outre la taxe de 10 %, les personnes qui achètent une automobile ou un camion léger, dans le cadre d'une vente de gré à gré à laquelle aucune des parties n'est inscrite aux fins de la TPS, doivent payer une taxe additionnelle de 2,5 %.

La taxe de vente de l'Île-du-Prince-Édouard ne s'applique pas aux carburants moteurs taxés en vertu d'autres lois fiscales. Des exemptions sont accordées aux produits suivants :

- l'électricité et le gaz naturel achetés à des fins d'utilisation dans des unités de logement résidentiel;
- le mazout acheté pour usage domestique;
- le charbon et le coke.

2.2.8 Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve

La taxe de vente harmonisée (TVH) de 15 % s'applique dans ces trois provinces. La TVH est imposée selon les mêmes règles que la TPS et est administrée par l'Agence des douanes et du revenu du Canada pour le compte des provinces. La partie 2.1, qui traite de la TPS/TVH, contient des renseignements sur l'application de la taxe.

3. Autres taxes

Le gouvernement fédéral prélève également des taxes d'accise sur les véhicules automobiles lourds et les climatiseurs conçus pour être installés dans les automobiles.

3.1 Véhicules automobiles lourds

La *Loi sur la taxe d'accise* impose une taxe d'accise sur les véhicules automobiles lourds, à l'exclusion des ambulances et des corbillards. Il peut s'agir des véhicules suivants :

- automobiles, autres que les familiales et les fourgonnettes conçues essentiellement pour le transport des passagers, d'un poids supérieur à 2 007 kg (« masse repère-automobile »);
- familiales et fourgonnettes conçues essentiellement pour le transport des passagers, d'un poids supérieur à 2 268 kg (« masse repère-familiale/fourgonnette »).

La taxe d'accise sur les biens fabriqués ou produits et vendus au Canada doit être payée par le fabricant ou le producteur, au moment de la livraison des biens à l'acheteur.

La taxe sur les importations est payable au moment de l'importation, mais le paiement peut être différé dans le cas de véhicules automobiles importés par des fabricants automobiles canadiens jusqu'à ce que les automobiles importées soient vendues au Canada par ces fabricants.

Les taux sont les suivants :

a) 30 $ pour la partie de la masse qui dépasse la masse repère-automobile ou la masse repère-familiale/fourgonnette de 45 kg;
b) 40 $ pour l'excédent suivant de 45 kg;
c) 50 $ pour l'excédent suivant de 45 kg;
d) 60 $ pour chaque excédent additionnel de 45 kg.

La taxe ne s'applique pas :

- aux véhicules vendus à des conditions qui feraient de la vente une fourniture détaxée aux fins de la TPS;
- aux véhicules achetés ou importés pour les services policiers ou les services d'incendie;
- les véhicules achetés par les diplomates étrangers en poste au Canada, pour leur usage personnel ou officiel.

3.2 Climatiseurs pour automobiles

La *Loi sur la taxe d'accise* impose une taxe de 100 $ sur les climatiseurs conçus pour être installés dans les automobiles, les familiales, les fourgonnettes ou les camions, qu'ils soient installés par le fabricant ou installés de façon distincte au point de vente ou ultérieurement.

La taxe d'accise est payable par le fabricant ou le producteur au moment de la livraison des biens à l'acheteur ou par l'importateur lorsque les biens sont importés au Canada.

La taxe d'accise sur les climatiseurs installés dans les véhicules importés est payable au moment de l'importation ou de la vente des véhicules par le fabricant ou l'importateur.

La taxe ne s'applique pas :

- aux climatiseurs installés dans les ambulances ou les corbillards;
- aux climatiseurs vendus, ou installés en permanence, dans un véhicule vendu à des conditions qui font de la vente une fourniture détaxée aux fins de la TPS;
- aux climatiseurs achetés, ou installés en permanence, dans un véhicule acheté par les diplomates étrangers en poste au Canada, pour leur usage personnel ou officiel.

PARTIE 2

RÉGIME ET NIVEAU DES IMPÔTS FÉDÉRAL, PROVINCIAL ET TERRITORIAL ACTUELS DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT

1. Impôt des sociétés

L'impôt fédéral des sociétés est un impôt prélevé sur les sociétés en fonction de leur revenu imposable calculé conformément aux dispositions prévues dans la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

Toutes les provinces et tous les territoires appliquent également un impôt des sociétés. Sept provinces et les territoires sont parties aux accords de perception fiscale; leurs assiettes fiscales sont donc harmonisées automatiquement avec l'assiette fiscale fédérale et la perception de leur impôt des sociétés est administrée par l'Agence des douanes et du revenu du Canada. Le Québec, l'Ontario et l'Alberta ont leur propre régime d'impôt des sociétés, qu'elles administrent elles-mêmes. Cependant, même dans ces provinces, l'écart par rapport à l'assiette fiscale fédérale est faible.

1.1 Taux d'imposition

1.1.1 Taux général

Le taux de base réglementaire d'impôt fédéral des sociétés correspondait à 38 % du revenu imposable en 2000 (avant la surtaxe fédérale et l'abattement d'impôt provincial et territorial). Ce taux réglementaire est toutefois réduit de 10 points de pourcentage pour s'établir à 28 % en ce qui concerne le revenu gagné au Canada. Tel qu'annoncé dans le budget de 2000, le taux réglementaire sur le revenu d'entreprise qui ne bénéficie pas d'un traitement fiscal particulier a été abaissé, en 2001, d'un point de pourcentage. En outre, une surtaxe de 4 % est appliquée à l'impôt des sociétés. Le taux général d'imposition en 2001 est donc de 28,12 %.

Tel que proposé dans *L'Énoncé économique et mise à jour budgétaire* déposé le 18 octobre 2000, le taux réglementaire sur le revenu d'entreprise qui ne bénéficie pas d'un traitement particulier sera abaissé de 6 points de pourcentage supplémentaires : une réduction de 2 points, soit de 27 % à 25 %, à compter du 1er janvier 2002, une autre réduction de 2 points à compter du 1er janvier 2003 et une dernière réduction de 2 points à compter du 1er janvier 2004 (toutes calculées au prorata pour les années d'imposition incluant ces dates).

Le taux général d'impôt provincial et territorial des sociétés varie. À partir du 1er janvier 2001, le taux le plus bas, soit 9 % (sur le revenu d'une entreprise exploitée activement), est appliqué au Québec, tandis que le taux le plus élevé, soit 17 %, est appliqué au Manitoba, au Nouveau-Brunswick et en Saskatchewan. Les taux des autres provinces et territoires oscillent entre 14 et 16,5 %. Le taux de base moyen combiné d'impôt fédéral-provincial ou fédéral-territorial sur le revenu des sociétés est d'environ 42 %.

1.1.2 Taux d'imposition moins élevés pour les petites entreprises

Le régime fiscal fédéral prévoit l'application d'un taux d'imposition plus bas aux petites et moyennes entreprises. Les sociétés privées sous contrôle canadien (SPCC) ont droit à une réduction du taux d'imposition pour les petites entreprises, appelée déduction accordée aux petites entreprises (DAPE). Cette déduction abaisse à 12 % le taux de base d'impôt fédéral appliqué à la première tranche de 200 000 $ de revenu d'une SPCC exploitée activement. En additionnant la surtaxe fédérale, il en résulte que les petites entreprises paient 13,12 % d'impôt fédéral sur le revenu des sociétés. De plus, tel que proposé dans le budget de 2000, à partir de 2001, le taux fédéral d'imposition pour le revenu se situant entre 200 000 $ et 300 000 $ gagné par une SPCC exploitée activement au Canada est abaissé à 22,12 % (21 % plus la surtaxe). Le revenu admissible à ce taux inférieur est réduit dans la mesure où la société génère du revenu de fabrication et de transformation (F-T) sujet au taux réduit pour le revenu de F-T ou du revenu provenant d'activités dans le secteur des ressources. Les plafonds de 200 000 $ et 300 000 $ fixés pour le revenu donnant droit à ces taux réduits doivent être répartis entre les membres d'un groupe d'associés.

Les SPCC ayant plus de 15 millions de dollars de capital imposable utilisé au Canada n'ont pas droit à ces réductions de taux. De plus, les SPCC ayant entre 10 et 15 millions de dollars de capital imposable utilisé au Canada ont un accès limité à ces taux réduits.

Toutes les provinces (sauf le Québec) et tous les territoires appliquent également un taux d'impôt réduit aux petites SPCC. Elles appliquent habituellement les limites fédérales au titre de la détermination de l'admissibilité aux taux inférieurs (c.-à-d., le revenu et le plafond de capital imposable), mais elles appliquent différents taux aux petites entreprises. L'Ontario applique une disposition de récupération de l'avantage de son taux réduit d'impôt sur le revenu des sociétés une fois que le revenu en question dépasse son plafond. L'Ontario et l'Alberta ont annoncé leur intention de hausser graduellement à 400 000 $ leur seuil de revenu des petites entreprises, d'ici 2005 dans le cas de l'Ontario, et d'ici 2002 dans celui de l'Alberta.

En 1997, la déduction fédérale accordée aux petites entreprises demandée par des SPCC a atteint quelque 2,7 milliards de dollars. Le secteur du transport a bénéficié d'environ 3 % de cette somme. Ce pourcentage est important si l'on tient compte du fait que le revenu imposable du secteur du transport n'a représenté qu'environ 1 % du total du revenu imposable. En 1997, la DAPE a permis au secteur du transport d'abaisser de 8 points de pourcentage son taux moyen d'impôt fédéral sur le revenu, une réduction plus de deux fois plus élevée que celle dont ont bénéficié les autres secteurs au titre de la DAPE. Les secteurs du transport maritime, du transport par camion et du transport par autobus sont les principaux bénéficiaires de la DAPE.

1.2 Crédits d'impôt à l'investissement

Le secteur du transport ne recourt pas beaucoup aux crédits d'impôt à l'investissement (CII). En 1997, les entreprises du secteur du transport ont reçu environ 2,4 millions de dollars sous diverses formes de CII fédéraux.

La plupart des CII inutilisés dans une année donnée peuvent être reportés et demandés pour les années suivantes ou antérieures. À la fin de 1997, les entreprises du secteur du transport avaient accumulé environ 91 millions de dollars en CII inutilisés. En 1997, des CII de près de 24 millions de dollars ont été déduits de l'impôt fédéral sur le revenu des sociétés, et ce, pour l'année en cours et les années antérieures.

1.3 Rajustements servant à déterminer le revenu imposable

Les entreprises ont habituellement une certaine marge de manœuvre au titre du calcul de leur revenu aux fins des états financiers. Par exemple, différentes entreprises peuvent décider d'amortir sur une période plus ou moins longue leurs biens immobilisés. Elles peuvent également utiliser différentes méthodes au titre de l'évaluation de leurs stocks. En conséquence, pour faire en sorte que toutes les entreprises soient imposées sur la même base et pour accroître l'équité du régime fiscal, l'impôt des sociétés n'est pas fondé sur les bénéfices déclarés dans les états financiers, mais plutôt sur le revenu imposable qui doit être calculé conformément aux règles prévues dans la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

La plupart des grandes entreprises dans le secteur du transport sont constituées en société et sont donc assujetties à l'impôt des sociétés. Par contre, de nombreuses petites entreprises dans ce secteur ne sont pas constituées en société. Par conséquent, les bénéfices de ces entreprises sont inclus dans le revenu des propriétaires et sont assujettis aux impôts fédéral, provincial et territorial sur le revenu des particuliers. La plupart des dispositions servant à déterminer le revenu imposable des sociétés s'appliquent également au calcul du revenu des entreprises non constituées en société.

Les rajustements importants apportés aux bénéfices comptables par les sociétés du secteur du transport au titre de la détermination de leur revenu imposable sont des déductions pour pertes d'autres années et des déductions pour amortissement. Chacune de ces déductions est brièvement décrite ci-après.

1.3.1 Pertes d'autres années

En raison du caractère cyclique du revenu d'entreprise, le régime de l'impôt sur le revenu permet aux sociétés de déduire les pertes survenues dans une année donnée des bénéfices réalisés une autre année afin de réduire l'impôt sur le revenu qui serait autrement payable. Quatre genres de pertes peuvent être reportés, mais seulement deux genres de pertes, les pertes autres qu'en capital et les pertes en capital nettes, sont dignes de mention pour le secteur du transport.

Une perte autre qu'en capital est une perte subie par une société dans le cadre de ses activités commerciales. Les pertes autres qu'en capital peuvent être reportées rétroactivement de trois ans et prospectivement de sept ans afin de réduire ou de compenser le revenu imposable d'une société.

Une perte en capital nette survient à la disposition d'une immobilisation. Ce genre de perte peut être reporté rétroactivement de trois ans et prospectivement de manière indéfinie, mais il ne peut être déduit que des gains en capital imposables nets.

À la fin de 1997, les sociétés du secteur du transport avaient accumulé environ 3,6 milliards de dollars en pertes autres qu'en capital et en pertes en capital nettes, à déduire du revenu d'années ultérieures.

En 1997, les sociétés du secteur du transport ont déclaré un revenu imposable de 1,7 milliard de dollars avant la déduction des pertes pour années antérieures. La déduction des pertes en capital et des pertes autres qu'en capital pour années antérieures a abaissé le revenu imposable à 0,9 milliard de dollars, soit une réduction d'impôt d'environ 140 millions.

1.3.2 Déduction pour amortissement

Le coût des immobilisations ne peut habituellement pas être radié l'année où il est engagé. Il ne peut être déprécié, net de l'aide publique, que sur la durée de vie utile de l'actif sous forme de déduction pour amortissement (DPA). Pour tenir compte du fait que des actifs sont achetés dans l'année, une règle de la demi-année s'applique l'année de l'achat afin de restreindre la DPA liée à ces actifs à 50 % du montant

normal. En outre, des règles du « prêt-à-servir » font en sorte qu'une DPA ne peut être demandée relativement à des actifs qui ne sont pas encore en service, sauf par une personne qui en est propriétaire depuis deux ans. Le coût de l'actif acheté est affecté à une catégorie de DPA donnée selon le type de l'actif, son objet ou son utilisation. La catégorie dans laquelle un actif est classé détermine le taux auquel il est amorti.

La plupart des catégories de DPA sont assujetties à la méthode de l'amortissement dégressif, en vertu de laquelle le taux de la DPA admissible est appliqué au solde non amorti à la fin de l'année. La DPA diminue donc progressivement, mais l'actif n'est jamais totalement radié. En revanche, la méthode de l'allocation uniforme, qui ne s'applique qu'à quelques catégories, applique le taux de la DPA au coût initial chaque année. La DPA est donc constante et, après un certain nombre d'années, l'actif est totalement radié.

Habituellement, une catégorie au titre de la DPA consiste en un groupement d'actifs qui ne sont pas distingués les uns des autres. Le taux de la DPA est appliqué à la valeur amortie du groupement d'actifs. Une perte finale correspondant au solde non amorti de la catégorie peut être déduite après la cession du dernier élément d'actif. La DPA est recouvrée (c.-à-d. qu'elle est incluse dans le revenu) dans la mesure où une cession entraîne un solde non amorti négatif dans le groupement d'actifs.

Dans certains cas particuliers, les actifs ne sont pas groupés, mais plutôt séparés en différentes catégories. Cette opération a pour objet de permettre une déduction pour amortissement accéléré relativement à un actif particulier (p. ex., les navires construits au Canada admissibles) ou de comptabiliser un recouvrement ou une perte finale lors de la cession de chacun des éléments d'actif (p. ex., des immeubles à usage locatif et certaines pièces d'équipement de bureau qui deviennent désuètes sur le plan technologique).

Il existe neuf catégories de DPA qui sont particulièrement importantes pour le secteur du transport. Il convient de signaler que, même si certaines de ces catégories ne visent que quelques genres d'actifs propres au secteur du transport, la majorité des catégories incluent des actifs qui ne sont pas nécessairement propres au secteur du transport (p. ex., la catégorie 1 inclut les barrages, les ponts, les canaux et la plupart des immeubles neufs).

Catégorie 1 : Structures ferroviaires[5]

La catégorie 1 prévoit un taux d'amortissement dégressif de 4 % pour les voies et les remblais de chemin de fer, y compris des composantes comme les rails, le ballast, les traverses et autre matériel. L'équipement de contrôle du trafic ferroviaire ou de signalisation, à l'exclusion des biens qui sont constitués principalement d'équipement électronique ou de logiciels de systèmes, est également compris dans cette catégorie. La catégorie 1 inclut environ 55 % de tous les actifs ferroviaires corporels assujettis à l'amortissement.

Catégorie 3 : Chevalets[6]

La catégorie 3 prévoit un taux d'amortissement dégressif de 5 % pour les chevalets. Cette catégorie ne représente que 2 % de tous les actifs ferroviaires corporels assujettis à l'amortissement.

---

[5] Voir la section 1.3.3.

[6] Voir la section 1.3.3.

Catégorie 4 : Réseaux de chemins de fer ou de tramways

La catégorie 4 prévoit un taux d'amortissement dégressif de 6 % pour la plupart des actifs ferroviaires acquis avant le 26 mai 1976. Elle s'applique également aux réseaux de tramways ou de trolleybus non compris dans certaines autres catégories.

Catégorie 6 : Locomotives de chemin de fer

La catégorie 6 prévoit un taux d'amortissement dégressif de 10 % pour les locomotives de chemin de fer, à l'exclusion des voitures de chemin de fer automobiles. La catégorie 6 inclut environ 10 % de tous les actifs ferroviaires corporels assujettis à l'amortissement. Le coût des hangars d'avions est également compris dans cette catégorie. Le budget fédéral de 2000 a proposé que le taux de DPA pour les locomotives acquises après le 27 février 2000 soit haussé à 15 %.

Catégorie 7 : Navires

La catégorie 7 prévoit un taux d'amortissement dégressif de 15 % pour les navires, sauf ceux qui sont admissibles au taux accéléré dont il est question dans la prochaine section, et ceux qui sont inclus dans la catégorie 41 (utilisés à des fins d'exploration). Le moteur de rechange, le mobilier, les accessoires et le matériel fixés aux navires sont inclus dans cette catégorie, mais non l'équipement de radiocommunication. Les navires en construction sont également compris s'ils ne sont pas visés par la catégorie 41. Les bers roulants donnent également droit à la DPA au taux de 15 %. La catégorie 7, y compris les navires qui donnent droit à la DPA accélérée décrite ci-après, représente environ la moitié des actifs corporels assujettis à l'amortissement dans le secteur du transport maritime.

Catégorie 9 : Aéronefs

La catégorie 9 prévoit un taux d'amortissement dégressif de 25 % pour les aéronefs, y compris le mobilier, les accessoires ou le matériel. Ce taux s'applique également aux pièces de rechange de l'aéronef ou au matériel qui y est fixé. La catégorie 9 représente environ 65 % de tous les actifs corporels assujettis à l'amortissement dans le secteur du transport aérien.

Catégorie 10 : Matériel automobile

La catégorie 10 prévoit un taux d'amortissement dégressif de 30 % pour le matériel automobile, à l'exclusion d'une voiture de chemin de fer automobile acquise après le 25 mai 1976, d'une locomotive de chemin de fer ou d'un tramway. Les remorques, y compris celles qui sont conçues pour être utilisées à la fois sur route et sur rail, sont également assujetties à ce taux. La catégorie 10 représente environ 65 % de tous les actifs corporels assujettis à l'amortissement dans les secteurs du camionnage et du transport par autobus.

Catégorie 16 : Véhicules à moteur loués ou conçus pour transporter des marchandises

La catégorie 16 prévoit un taux d'amortissement dégressif de 40 % pour les véhicules à moteur acquis en vue d'être loués, mais pour un maximum de 30 jours par période de douze mois à une même personne. La catégorie 16 inclut également les camions et les tracteurs conçus pour transporter des marchandises dont le poids nominal brut dépasse 11 788 kg (26 000 lb) et qui sont utilisés principalement par le contribuable ou une personne avec laquelle ce contribuable a un lien de dépendance. Les taxis donnent également droit au taux de DPA de 40 %. La catégorie 16 représente environ 20 % de tous les actifs corporels assujettis à l'amortissement dans le secteur du camionnage.

Catégorie 35 : Voitures de chemin de fer[7]

La catégorie 35 prévoit un taux d'amortissement dégressif de 7 % pour les voitures de chemin de fer et les dispositifs de suspension sur rails conçus pour transporter des remorques pouvant être utilisées sur route et sur rail. La catégorie 35 représente près de 10 % de tous les actifs ferroviaires corporels assujettis à l'amortissement.

Le budget fédéral de 2000 a proposé que le taux de DPA pour les voitures de chemin de fer et les dispositifs de suspension sur rails achetés après le 27 février 2000 soit haussé à 15 %. Dans certains cas, les actifs ferroviaires de la catégorie 35 qui font l'objet d'un bail donnent déjà droit à une DPA au taux de 13 %. Le taux de DPA de 15 % proposé ne s'appliquera à ces actifs que si le bailleur choisit d'y faire appliquer les règles relatives aux biens de location déterminés.

1.3.3 Déduction pour amortissement accéléré ou additionnel

Une DPA additionnelle est prévue pour certains types d'actifs afin de stimuler les dépenses en capital ou d'appuyer certains secteurs. Les actifs ferroviaires et les navires construits au Canada profitent de DPA additionnelles supérieures au taux normal applicable à leur catégorie.

1.3.4 Actifs ferroviaires

Les voitures de chemin de fer acquises avant le 28 février 2000 sont habituellement incluses dans la catégorie 35 et elles sont amorties à un taux de 7 % selon la méthode de l'amortissement dégressif. Certaines de ces voitures de chemin de fer donnent toutefois droit à des déductions additionnelles. Les voitures de chemin de fer achetées par des transporteurs publics donnent droit à une déduction additionnelle de 3 %. Les voitures de chemin de fer à louer donnent généralement droit à une déduction additionnelle de 6 %.

D'autres biens ferroviaires comme les voies, les remblais, ainsi que l'équipement de contrôle du trafic ferroviaire ou de signalisation sont habituellement inclus dans la catégorie 1 et assujettis à un taux d'amortissement dégressif de 4 %. Ces biens ferroviaires acqui par des transporteurs publics donnent droit à une déduction additionnelle de 6 %.

Les chevalets sont habituellement inclus dans la catégorie 3 et assujettis à un taux d'amortissement dégressif de 5 %. Les chevalets acquis par des transporteurs publics donnent droit à une déduction additionnelle de 5 %.

Ces déductions additionnelles haussent habituellement à 10 % (voir le tableau ci-après) les taux de DPA pour les voitures de chemin de fer acquises avant le 28 février 2000, les voies et autre matériel ferroviaire. Une catégorie distincte est établie pour les biens inclus dans les catégories 1, 3 ou 35 et donnant droit au taux de la DPA additionnelle. Les locomotives acquises avant le 28 février 2000 ne donnent droit à aucune déduction additionnelle étant donné qu'elles sont déjà assujetties à un taux d'amortissement dégressif de 10 % aux termes de la catégorie 6.

---

[7] Voir la section 1.3.3.

Taux de base de la DPA et taux de la DPA additionnelle pour les actifs ferroviaires – 1999

Catégorie	Taux de la DPA* de base	additionnelle	en vigueur	Description de l'actif
1	4 %	6 %	10 %	Voies d'évitement, voies, remblais, équipement de contrôle du trafic ferroviaire ou de signalisation
3	5 %	5 %	10 %	Chevalets
6	10 %	aucune	10 %	Locomotives
35	7 %	3 % ou 6 %	10 % ou 13 %	Voitures de chemin de fer, dispositifs de suspension sur rails pour transporter des remorques

* Le budget fédéral de 2000 a proposé que le taux de DPA pour les voitures de chemin de fer et les dispositifs de suspension sur rails achetés après le 27 février 2000 soit haussé à 15 %. Dans certains cas, les actifs ferroviaires de la catégorie 35 qui font l'objet d'un bail sont déjà assujettis à une DPA au taux de 13 %. Le taux de DPA de 15 % proposé ne s'appliquera à ces actifs que si le bailleur choisit d'y faire appliquer les règles relatives aux biens de location déterminés.

1.3.5 Navires canadiens

Les navires sont habituellement inclus dans la catégorie 7 et sont assujettis à un taux d'amortissement dégressif de 15 %. Une DPA accélérée établie selon la méthode de l'allocation uniforme à un taux maximal de $33^1/_3$ % sur le coût en capital des biens est accordée à l'égard d'un navire, y compris le mobilier, les accessoires, le matériel de radiocommunication et tout autre matériel qui y est fixé, s'il a été construit et immatriculé au Canada et s'il n'a été utilisé à aucune fin avant d'être acquis par le contribuable. Ces actifs sont amortis sur une période de quatre ans, une proportion de $16^2/_3$ étant radiée les première et quatrième années, et une proportion de $33^1/_3$ étant radiée les deuxième et troisième années. Une catégorie distincte est établie pour les biens assujettis à ce taux de DPA accélérée.

1.3.6 Statistiques sur les actifs du transport

Même si elle n'est pas exhaustive, la description précédente des catégories de DPA couvre la majorité des investissements effectués par les entreprises dans le secteur du transport. Comme l'indique le tableau présenté à l'annexe, les ajouts aux catégories de DPA déjà mentionnées ont représenté environ 90 % de tous les ajouts dans le secteur du transport en 1997.

Le tableau montre également, pour chaque sous-secteur du transport, une concentration d'ajouts dans un petit nombre de catégories. Pour les compagnies aériennes, les ajouts à la catégorie 9 ont représenté 82 % de tous les ajouts dans le secteur du transport aérien. Pour le secteur ferroviaire, les ajouts aux catégories 1 et 6 combinées ont représenté 72 % de tous les ajouts dans le secteur. Pour les exploitants de navires, l'ajout à la catégorie 7, y compris les navires admissibles à la DPA accélérée, a représenté 94 % de tous les ajouts dans le secteur maritime. Pour les exploitants de camions et d'autobus, les ajouts aux catégories 10 et 16 ont représenté plus de 80 % de tous les ajouts dans les secteurs du transport par camion et par autobus.

2. Impôts autres que sur le revenu

2.1 Impôts fondés sur la masse salariale

2.1.1 Fédéral

Les gouvernements fédéral et provinciaux coordonnent conjointement le Régime de pensions du Canada (RPC), un fonds de pension en milieu de travail administré par le gouvernement fédéral. Le Québec a un fonds similaire, le Régime des rentes du Québec (RRQ). Les employeurs et les employés sont tenus de cotiser à un régime public de pension, le RRQ au Québec et le RPC dans le reste du pays. Les cotisations aux deux régimes sont identiques. Les employeurs et les employés sont assujettis au même taux de cotisation de 4,3 % (en 2001). Les cotisations sont calculées sur les gains qui dépassent 3 500 $, jusqu'à concurrence de 38 300 $ par année (en 2001). Les cotisations d'un employeur au RPC ou au RRQ pourraient donc représenter jusqu'à 1 496 $ par employé en 2001.

Les employeurs et les employés sont également tenus de cotiser au programme d'assurance-emploi (AE). L'employé cotise 2,25 % de ses gains assurables (en 2001) et l'employeur cotise 1,4 fois les cotisations de l'employé, c'est-à-dire 3,15 % des gains assurables. Le plafond des gains assurables annuels s'établit actuellement à 39 000 $. Les cotisations des employeurs à l'AE pourraient donc représenter jusqu'à 1 228,50 $ par employé en 2001.

2.1.2 Provincial et territorial

Les gouvernements provinciaux et territoriaux appliquent deux genres d'impôts sur la masse salariale : un impôt général sur la masse salariale[8], qui n'est affecté à aucun programme en particulier, et l'indemnisation des accidents du travail, qui est comparable à une prime d'assurance. Toutes les provinces et tous les territoires établissent des cotisations d'indemnisation pour accidents du travail, mais seulement quatre provinces et deux territoires appliquent un impôt général sur la masse salariale.

En 1997, les entreprises canadiennes ont versé environ 13 milliards de dollars en impôts sur la masse salariale à l'échelon fédéral et 8,5 milliards au niveau provincial et territorial, soit un total de 21,5 milliards. Les cotisations des entreprises du secteur du transport représentaient environ 3 % de ce montant.

2.2 Impôts sur le capital

Le gouvernement fédéral ainsi que plusieurs provinces appliquent un impôt sur le capital utilisé par les sociétés sur leur territoire. Les taux d'impôt sur le capital varient selon le territoire et la nature de la société. Habituellement, les sociétés du secteur du transport sont assujetties aux taux de l'impôt général sur le capital.

Les sociétés canadiennes ont payé quelque 4,5 milliards de dollars au titre des impôts généraux sur le capital en 1997, soit environ 1,2 milliard de dollars au gouvernement fédéral et 3,3 milliards aux gouvernements provinciaux. Les sociétés du secteur du transport ont payé environ 3 % de ce total.

---

[8] Les prélèvements pour la santé appliqués par certaines provinces sont considérés comme des impôts généraux sur la masse salariale étant donné qu'ils ne sont affectés à aucun fonds pour la santé en particulier, mais plutôt au Trésor.

2.2.1 Fédéral

Un impôt fédéral sur le capital est appliqué à toutes les sociétés sur le capital imposable utilisé au Canada qui dépasse 10 millions de dollars. Comme l'exclusion de 10 millions de dollars exempte les petites entreprises du paiement de cet impôt, on l'appelle « l'impôt des grandes sociétés » (IGS). Le taux effectif de l'IGS est de 0,225 %.

L'IGS touche différemment les divers sous-secteurs du transport. Essentiellement, les secteurs du transport aérien et du transport ferroviaire sont dominés par quelques grandes sociétés, tandis que les autres sous-secteurs du transport, surtout le secteur du camionnage, sont surtout représentés par des petites et moyennes entreprises dont la plupart sont trop petites pour devoir payer l'IGS. En 1997, le secteur du transport a versé environ 36 millions de dollars au titre de l'IGS, dont plus de 80 % provenaient des secteurs du transport aérien et du transport ferroviaire.

Il existe des règles particulières qui permettent de déterminer le capital imposable des non-résidents qui sont assujettis à l'IGS. De façon générale, le capital imposable utilisé au Canada par une société qui, tout au long de l'année, n'était pas une résidente du Canada, est fondé sur la valeur totale des actifs qu'elle a utilisés pour exercer ses activités commerciales dans un établissement stable au Canada. Certains genres d'actifs ainsi que certaines dettes liés à un établissement stable au Canada sont toutefois déductibles de l'assiette du capital imposable. Plus particulièrement, la valeur comptable d'un navire, d'un aéronef ou d'un bien meuble qui sert à transporter des passagers ou des marchandises à l'étranger est déduite de l'assiette du capital imposable. Cette disposition ne s'applique que si le pays d'origine du non-résident accorde sensiblement le même allégement aux résidents canadiens.

2.2.2 Provincial

Sept provinces, soit la Colombie-Britannique, le Manitoba, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Ontario, le Québec et la Saskatchewan, appliquent un impôt général sur le capital. Les assiettes, les taux et les seuils d'imposition varient d'une province à l'autre. Le Québec applique le taux le plus élevé, soit 0,64 %, et il n'y existe pas de seuil d'imposition; la Nouvelle-Écosse applique le taux le moins élevé, soit 0,25 %, et le seuil d'imposition y est fixé à un capital de 5 millions de dollars.

3. Autres dispositions fiscales particulières

Plusieurs dispositions particulières du régime fiscal sont directement ou indirectement liées au secteur du transport. Nous décrivons dans la section ci-après certaines de ces dispositions fiscales relatives au transport.

3.1 Règles relatives aux biens de location déterminés

Afin d'assurer l'équité du régime fiscal, la *Loi de l'impôt sur le revenu* renferme plusieurs dispositions qui restreignent la déductibilité des activités de location au titre de la DPA. Les règles relatives aux biens de location déterminés constituent l'une de ces restrictions. En vertu de ces règles, la DPA accordée au bailleur est essentiellement restreinte aux paiements de capital théorique qui auraient été reçus si le bail avait été structuré comme un prêt.

Ces règles sur les biens de location déterminés s'appliquent à la plupart des biens loués de plus de 25 000 $. Quelques exceptions à cette restriction sont prévues lorsque le taux de DPA pour le bien en question n'est pas accéléré de façon indue par rapport à l'amortissement économique. Les « biens exemptés » ne sont pas assujettis aux règles relatives aux biens de location déterminés.

Plusieurs actifs liés au secteur du transport sont exemptés de cette restriction, y compris les automobiles en tous genres dans lesquelles ne peuvent s'asseoir plus de neuf personnes, les camions ou les tracteurs conçus pour la route, les remorques conçues pour être transportées par un camion ou un tracteur, et les voitures de chemin de fer.

3.2 Remboursement de la taxe d'accise sur le carburant d'aviation

Le remboursement de la taxe d'accise sur le carburant aviation, qui est en vigueur pour les années civiles 1997 à 2000, prévoit des remboursements de la taxe d'accise sur le carburant aviation utilisé par les compagnies aériennes. Ces remboursements sont limités à 20 millions de dollars par année, par groupe de compagnies associées. Pour recevoir un remboursement, une compagnie doit accepter de réduire ses pertes autres qu'en capital de 10 dollars par dollar de remboursement.

Les pertes échangées contre un remboursement peuvent être rétablies ultérieurement pourvu que la compagnie aérienne remette le remboursement de la taxe d'accise correspondant déjà reçu, ainsi que les intérêts au taux réglementaire sur les impôts impayés. Aucun intérêt ne sera toutefois exigible au titre de la remise des remboursements de la taxe d'accise pour la période précédant le 1er janvier 2000. Les pertes rétablies demeurent des pertes pour l'année au cours de laquelle elles ont initialement été subies.

3.3 Exemption de l'impôt de succursale

L'impôt de succursale est appliqué sur la partie du revenu des sociétés non résidentes tirée de l'exploitation d'une entreprise au Canada par l'entremise d'une succursale. Si une succursale canadienne cesse d'exercer activement des activités commerciales, les non-résidents doivent payer l'impôt sur les gains en capital réalisés à la cession des biens canadiens imposables. Le taux est de 25 %, mais il est souvent réduit à 15 %, 10 % ou 5 % en vertu des conventions fiscales bilatérales.

Certaines sociétés, y compris des sociétés dont l'activité commerciale principale consiste à transporter des personnes ou des marchandises, sont toutefois exonérées de l'impôt de succursale.

3.4 Exemption de la retenue d'impôt appliquée aux non-résidents

Comme d'autres pays, le Canada applique une retenue d'impôt sur divers genres de revenus payés à des non-résidents. Le fondement de cet impôt réside dans le principe international selon lequel un pays a le droit d'imposer le revenu qui est gagné dans ce pays ou qui en origine. Parmi les genres de revenus assujettis à la retenue d'impôt de retenue appliqué aux non-résidents, mentionnons certains intérêts, dividendes, loyers, redevances et paiements semblables; les frais de gestion; le revenu d'une fiducie ou d'une succession; les pensions alimentaires; ainsi que certaines pensions, rentes et autres paiements.

Au fil des ans, à mesure que les bienfaits de la libre circulation des capitaux, des produits et des services ont été reconnus, des pays comme le Canada ont rajusté leurs structures fiscales et tarifaires de manière à éliminer les entraves aux échanges internationaux. Une partie de ce rajustement a consisté à réduire la retenue d'impôt appliquée aux non-résidents sur certains paiements.

Au Canada, le taux réglementaire de retenue d'impôt appliquée aux non-résidents est de 25 %. Ce taux est toutefois réduit, et des exemptions sont prévues, pour certains paiements en vertu d'un réseau complet de conventions fiscales bilatérales. Ces réductions de taux, qui s'appliquent réciproquement, varient selon le genre de revenu et le pays avec lequel la convention fiscale est conclue.

La *Loi de l'impôt sur le revenu* prévoit également un certain nombre d'exemptions unilatérales à la retenue d'impôt, y compris plusieurs exemptions qui s'appliquent particulièrement au secteur du transport. Les paiements de loyers effectués à un non-résident relativement à l'utilisation d'un aéronef, y compris le mobilier, les accessoires et le matériel qui y sont fixés, ainsi que les pièces de rechange, ne sont pas assujettis à la retenue d'impôt appliquée aux non-résidents. Une exemption est également prévue relativement aux paiements de location effectués à un non-résident par une compagnie de chemin de fer pour l'utilisation temporaire de matériel roulant.

3.5 Exemption de l'impôt touchant le revenu gagné par des non-résidents

Les non-résidents qui exploitent un navire dans le trafic maritime international sont exonérés du paiement de l'impôt canadien sur le revenu, comme c'est le cas dans d'autres pays. De même, les non-résidents qui exploitent une compagnie aérienne dans le trafic aérien international sont exonérés du paiement de l'impôt canadien sur le revenu. Dans les deux cas, l'exonération ne s'applique que si le pays d'origine du non-résident accorde aux résidents canadiens un allégement d'impôt fort semblable.

3.6 Réserve pour les enquêtes quadriennales

Une déduction est accordée relativement aux montants affectés à une réserve prévue pour les dépenses à engager dans les enquêtes quadriennales et autres enquêtes spéciales exigées aux termes de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, ou de son règlement d'application, ou en vertu des règles d'une société ou d'une association pour la classification ou l'enregistrement des navires de marine marchande approuvée par le ministre des Transports pour l'application de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. De cette façon, le coût de ces grandes dépenses qui reviennent périodiquement peut être étalé sur plusieurs années précédentes, plutôt que d'être déduit en totalité dans l'année pendant laquelle ces dépenses sont engagées.

3.7 Revenu gagné dans une province ou un territoire

De façon générale, la répartition du revenu imposable entre les provinces et les territoires est fondée sur les salaires versés dans chaque province ou territoire où la société avait un établissement stable ainsi que sur les recettes brutes attribuables à chaque province ou territoire où la société avait un établissement stable. Cependant, en raison de la nature de leurs activités, les compagnies aériennes, les compagnies de chemin de fer, ainsi que les exploitants de navires, d'autobus et de camions appliquent d'autres méthodes d'attribution.

Une compagnie aérienne répartit son revenu imposable entre les provinces et les territoires en fonction de ses immobilisations autres que les aéronefs dans chaque province ou territoire, et en fonction des milles de vol payant parcourus par ses aéronefs dans les provinces et territoires où la compagnie avait un établissement stable. Les milles de vol payant parcourus sont pondérés selon la masse au décollage de l'aéronef.

Une compagnie de chemin de fer répartit son revenu imposable entre les provinces et les territoires en fonction des milles de parcours virtuels et des tonnes-mille brutes dans chaque province ou territoire. Les milles de parcours virtuels représentent la somme du nombre de milles de la première voie principale et d'un pourcentage des autres voies principales, des voies de triage et des voies d'évitement.

Un exploitant d'autobus ou de camion répartit son revenu imposable entre les provinces et les territoires en fonction du nombre de kilomètres parcourus par les véhicules de la société sur les routes de chaque province ou territoire dans laquelle la société avait un établissement stable et des salaires versés aux employés de son établissement stable dans chaque province ou territoire.

Un exploitant de navires répartit son revenu imposable entre les provinces et les territoires selon le tonnage-escale et les salaires versés aux employés dans chaque province ou territoire dans laquelle la société avait un établissement stable. Le tonnage-escale est le produit des escales effectuées par le navire et de la jauge nette au registre de ce navire.

ANNEXE

Ventilation des ajouts par catégorie de DPA choisie – secteur et sous-secteurs du transport

(en pourcentage du total des ajouts dans chaque secteur ou sous-secteur, en 1997)

Catégorie (taux d'amortissement dégressif)	Sous-secteurs du transport					Secteur du transport
	aérien	ferroviaire	maritime	camions	Autobus	
1 Bâtiments, structures de chemin de fer[1] (4 %)	0,7	62,2	0,7	5,6	2,9	23,1
3 Certains bâtiments, chevalets[2] (5 %)	0,1	2,4	0,1	0,2	1,9	1,0
4 Tramway/trolleybus (6 %)	0,0	5,6	0,0	0,0	0,0	1,9
6 Locomotives de chemin de fer (10 %)	0,4	9,3	0,1	0,1	0,1	3,2
7 Navires[3] (15 %)	0,0	0,0	94,0	0,0	0,0	5,4
9 Aéronefs (25 %)	81,6	0,0	0,0	0,0	0,1	15,1
10 Automobiles/camions légers/remorques (30 %)	4,7	8,8	1,8	55,0	77,6	28,4
16 Automobiles à louer/ camions/tracteurs (40 %)	0,0	0,0	0,0	25,7	8,4	9,9
35 Voitures de chemin de fer[4] (7 %)	0,0	7,5	0,0	0,0	0,0	2,5
Total	87,5	95,8	96,7	86,6	91,0	90,5

Source : Fichier échantillon des sociétés, 1997

1- Les structures ferroviaires donnent droit à une DPA additionnelle de 6 %.
2- Les chevalets donnent droit à une DPA additionnelle de 5 %.
3- Les navires construits au Canada sont assujettis à un taux d'allocation uniforme de $33^1/_3$ %.
4- Les voitures de chemin de fer donnent droit à une DPA additionnelle de 3 % ou de 6 %.